

DOCUMENTS DE LA SESSION.

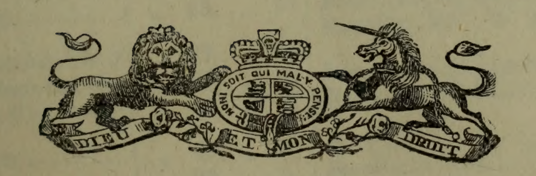
VOLUME III.

QUATRIÈME SESSION DU PREMIER PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA.

SESSION 1871.



VOLUME IV.

OTTAWA : Imprimé par I. B. Taylor, 29, 31 et 33, Rue Rideau.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION,

VOL. IV., SESSION 1871,

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION,

PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET PAR VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

No. 1... COMPTES PUBLICS de la Puissance du Canada :—pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

No. 2... MAÎTRE-GÉNÉRAL DES POSTES :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1870.

MATIÈRES DU VOLUME No 2.

No. 3... COMMERCE ET NAVIGATION de la Puissance du Canada :—Tableaux y relatifs pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

No. 4... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport du ministre pour l'année expirée le 30 juin 1870.

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

No. 5... MARINE ET PÊCHERIES :—Rapport annuel du département pour l'année expirée le 30 juin 1870.

No. 6... REVENU DE L'INTÉRIEUR de la Puissance du Canada :—Rapport, états et statistiques du, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

No. 7... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice du Canada, pour l'année 1870.

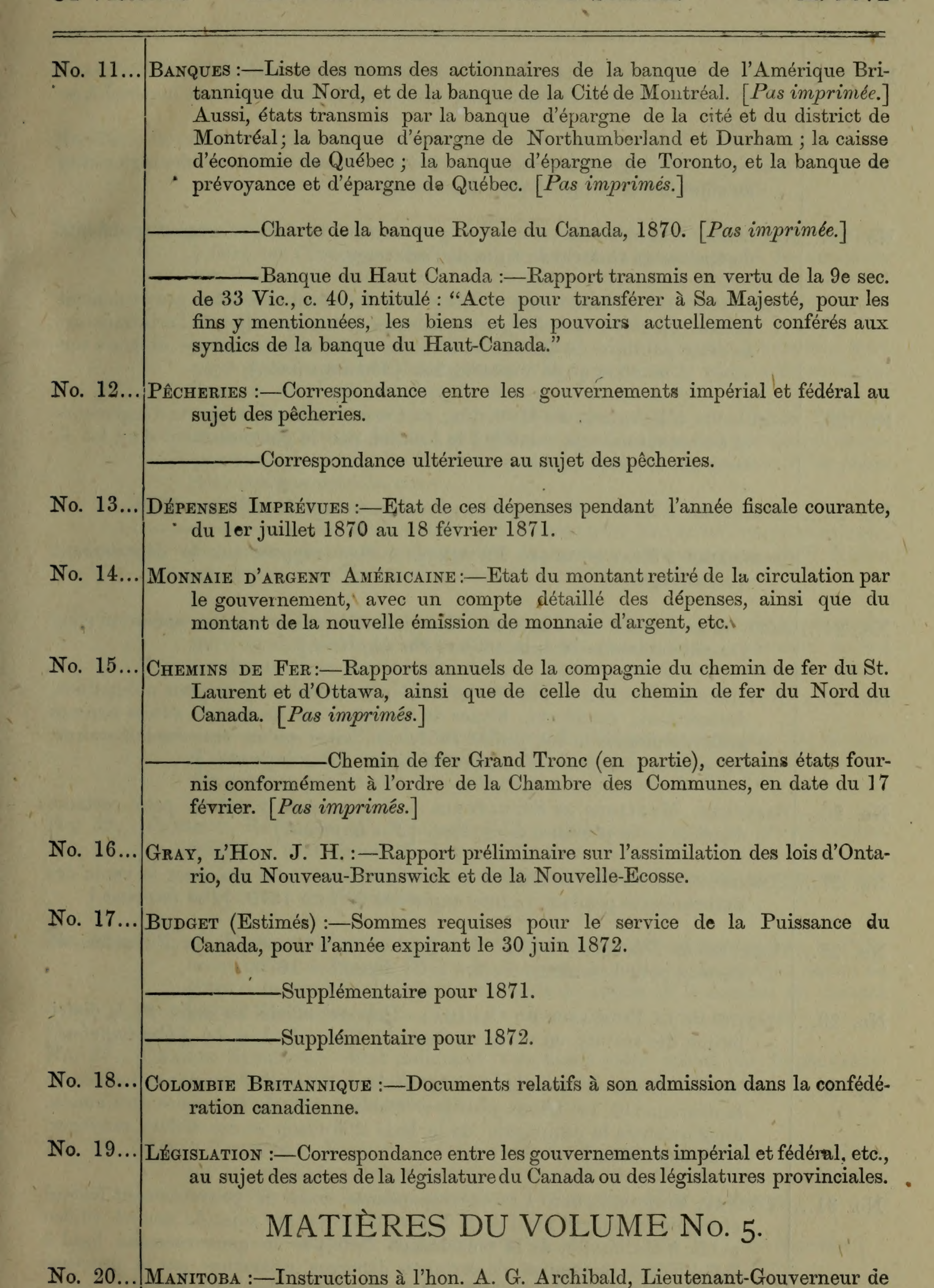
No. 8... ASSURANCE :—Etats fournis par les compagnies d'assurance conformément à l'acte 31 Vic., c. 48, s. 14.

——————Etat indiquant les compagnies qui ont opéré le dépôt exigé par l'acte 31 Vic., c. 49. [*Pas imprimé.*]

——————Rapport annuel de la compagnie d'assurance mutuelle contre le feu, Beaver et Toronto. [*Pas imprimé.*]

No. 9... BIBLIOTHÈQUE :—Rapport du bibliothécaire sur l'état de la bibliothèque du parlement.

No. 10... PROTECTION DE LA FRONTIÈRE :— Etat des dépenses encourues pour protéger la frontière et repousser l'invasion fénienne.



No. 11... BANQUES :—Liste des noms des actionnaires de la banque de l'Amérique Britannique du Nord, et de la banque de la Cité de Montréal. [*Pas imprimée.*] Aussi, états transmis par la banque d'épargne de la cité et du district de Montréal; la banque d'épargne de Northumberland et Durham ; la caisse d'économie de Québec ; la banque d'épargne de Toronto, et la banque de prévoyance et d'épargne de Québec. [*Pas imprimés.*]

———Charte de la banque Royale du Canada, 1870. [*Pas imprimée.*]

———Banque du Haut Canada :—Rapport transmis en vertu de la 9e sec. de 33 Vic., c. 40, intitulé : "Acte pour transférer à Sa Majesté, pour les fins y mentionnées, les biens et les pouvoirs actuellement conférés aux syndics de la banque du Haut-Canada."

No. 12... PÊCHERIES :—Correspondance entre les gouvernements impérial et fédéral au sujet des pêcheries.

———Correspondance ultérieure au sujet des pêcheries.

No. 13... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat de ces dépenses pendant l'année fiscale courante, du 1er juillet 1870 au 18 février 1871.

No. 14... MONNAIE D'ARGENT AMÉRICAINE :—Etat du montant retiré de la circulation par le gouvernement, avec un compte détaillé des dépenses, ainsi que du montant de la nouvelle émission de monnaie d'argent, etc.

No. 15... CHEMINS DE FER :—Rapports annuels de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et d'Ottawa, ainsi que de celle du chemin de fer du Nord du Canada. [*Pas imprimés.*]

———Chemin de fer Grand Tronc (en partie), certains états fournis conformément à l'ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 février. [*Pas imprimés.*]

No. 16... GRAY, L'HON. J. H. :—Rapport préliminaire sur l'assimilation des lois d'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

No. 17... BUDGET (Estimés) :—Sommes requises pour le service de la Puissance du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1872.

———Supplémentaire pour 1871.

———Supplémentaire pour 1872.

No. 18... COLOMBIE BRITANNIQUE :—Documents relatifs à son admission dans la confédération canadienne.

No. 19... LÉGISLATION :—Correspondance entre les gouvernements impérial et fédéral, etc., au sujet des actes de la législature du Canada ou des législatures provinciales.

MATIÈRES DU VOLUME No. 5.

No. 20... MANITOBA :—Instructions à l'hon. A. G. Archibald, Lieutenant-Gouverneur de Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, etc., etc.

No. 20... MANITOBA :—Correspondance entre les gouvernements impérial et fédéral, avec copie d'un projet de loi devant être soumis au parlement impérial à ce sujet.

——————Message, accompagné d'un ordre en conseil établissant des règlements au sujet des terres publiques dans Manitoba.

No. 21... ARBITRES :—Correspondance entre le gouvernement fédéral et les gouvernements de Québec et Ontario au sujet de l'arbitrage.

COMMISSION DE L'ARBITRAGE :—Liste des fonctionnaires du gouvernement fédéral employés par les gouvernements locaux au sujet de l'arbitrage sur la dette publique de Québec et Ontario, indiquant la nature de leurs services, le montant payé à chacun, etc. [*Pas imprimée.*]

No. 22... COMPAGNIE D'ENTREPÔT DE MONTRÉAL :—Correspondance, rapports d'ingénieurs et autres documents relatifs à la location par le gouvernement d'un lot de terre sur le canal Lachine.

No. 23... SECRÉTAIRE D'ETAT :—Son rapport pour l'année expirée le 30 juin 1870.

SECRÉTAIRE D'ETAT POUR LES PROVINCES :—Son rapport sur le département des Sauvages.

No. 24... ACTE DE LA POLICE DES HAVRES :—Recettes et dépenses sous son opération pour l'année expirée le 30 juin 1870. [*Pas imprimé.*]

No. 25... OFFICIERS DE DOUANE :—Etat de toutes les sommes perçues pour obligations, déclarations, certificats, blancs de formules, ou de toutes autres sommes prélevées depuis le 1er juillet 1867, etc., ainsi qu'un état des honoraires, s'il y en a, auxquels ces officiers ont droit. [*Pas imprimés.*]

No. 26... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat général y relatif pour certains districts de la province de Québec. [*Pas imprimé.*]

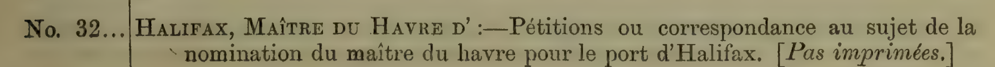
No. 27... TIMBRES-POSTE :—Etat indiquant le montant payé, et à qui, pour la vente des timbres-poste pendant l'année expirée le 30 juin 1870. [*Pas imprimé.*]

No. 28... RECETTES ET DÉPENSES :—Etat des recettes et dépenses de la Puissance du Canada pour le semestre expiré le 31 décembre 1870.

No. 29... STATUTS DE LA PUISSANCE DU CANADA :—Rapport officiel au sujet de la distribution des statuts, en vertu de l'acte 31 Vic., ch. 1, s. 14. [*Pas imprimé.*]

No. 30... SAUVAGES :—Copies de tous les traités, cessions de terrains ou conventions entre la couronne et les tribus sauvages établies dans la Puissance du Canada, ainsi qu'entre la compagnie de la Baie d'Hudson et des tribus sauvages. [*Pas imprimées.*]

No. 31... HALIFAX, EDIFICE PUBLIC A :—Correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse au sujet du nouvel édifice public à Halifax, et de la réclamation faite par le gouvernement local à l'effet d'être remboursé de certaines dépenses encourues par la province pour l'achèvement de cet édifice, depuis le 1er juillet 1867, etc.



No. 32... HALIFAX, MAÎTRE DU HAVRE D' :—Pétitions ou correspondance au sujet de la nomination du maître du havre pour le port d'Halifax. [*Pas imprimées.*]

No. 33... BOUCHETTE, JOSEPH :—Pétitions présentées par Joseph Bouchette, tant en son nom qu'au nom des enfants et petits-enfants de feu Joseph Bouchette, en son vivant arpenteur général du Bas-Canada. [*Pas imprimées.*]

No. 34... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Etat de toutes les soumissions pour travaux à faire sur l'Intercolonial, depuis le dernier rapport,—copies des annonces demandant ces soumissions,—soumissions reçues pour locomotives, matériel roulant et lisses,—nombre des ingénieurs, etc.,—et rapports des ingénieurs, commissaires, etc.,—modification faite à la route choisie par le major Robinson, entre Bathurst et Miramichi, etc.,—état indiquant le montant brut payé pour les salaires des ingénieurs et du personnel, et le nombre de ces derniers employés sur chaque section et division, ainsi que les noms de toutes les personnes qui ont soumissionné depuis le 19 mai 1869,—le montant brut et le taux par mille, etc.,—l'ouvrage fait par chaque entrepreneur,—les noms des ingénieurs, etc., démis ou suspendus,—et les noms des employés actuels, etc.

——————Etat, autant que la chose peut être actuellement constatée, du nombre de ponts au-dessus des dimensions des ponceaux, qu'il faudra construire, avec l'estimation du coût, etc. [*Pas imprimé.*]

——————Etat du nombre de jours pendant lesquels chaque commissaire du chemin de fer Intercolonial a été engagé dans l'exécution de ses devoirs au siége du gouvernement,—ainsi qu'un état des sommes payées pour frais de voyage. [*Pas imprimés.*]

——————Etat des terrains pris de chaque personne pour les besoins du chemin de fer sur les sections 4 et 11, et des montants payés, ainsi que des sommes payées aux évaluateurs et aux hommes de loi. [*Pas imprimé.*]

No. 35... PUNSHON, RÉVÉREND W. MORLEY :—Correspondance entre le gouvernement fédéral et le révérend W. Morley Punshon et autres, au sujet de la nomination des aumôniers devant accompagner l'expédition militaire envoyée à la province de Manitoba.

No. 36... GRAINS, FLEUR ET FARINE :—Etat indiquant la quantité importée dans la Puissance pendant l'année 1870—le nombre de minots de chaque espèce de grain,—le nombre de minots exempts de droits et le nombre de minots payant des droits, etc.

No. 37... CHANGE STERLING :—Etat indiquant le montant total acheté par le gouvernement fédéral pendant l'année 1870,—le taux payé et le nom de la banque de laquelle il a été acheté, etc.

No. 38... CANAL LACHINE :—Rapport de l'ingénieur du département des travaux publics sur la permission demandée à l'effet d'ériger un pont de chemin de fer traversant le canal Lachine, sur la rue Wellington. [*Pas imprimé.*]

——————Rapport supplémentaire do do [*Pas imprimé.*]

——————Rapports ayant trait à la construction d'un ponceau sur le canal Lachine. [*Pas imprimés.*]

No. 39... HAVRES DE REFUGE SUR LES LACS HURON ET ERIÉ :—Correspondance, ordres en conseil, soumissions et autres documents y relatifs, etc. [*Pas imprimés.*]

——————RIMOUSKI :—Correspondance, ordres en conseil et rapports d'ingénieurs, etc., relatifs à une exploration pour la construction d'un havre de refuge à Rimouski, etc. [*Pas imprimés.*]

No. 40... STERLING, GEORGE :—Correspondance avec le département des travaux publics au sujet de sa réclamation pour dommages résultant de l'intervention d'un officier de ce département. [*Pas imprimée.*]

No. 41... CANAL WELLAND :—Rapports ayant trait aux travaux sur le canal Welland, connus sous le nom de "Niveau du Lac Erié." [*Pas imprimés.*]

No. 42... BILLS PRIVÉS :—Compte détaillé de toutes sommes reçues pour bills privés pendant ce parlement, etc. [*Pas imprimé.*]

No. 43... DROITS D'AUTEURS :—Correspondance relative à ce sujet ainsi qu'à la réimpression en Canada d'ouvrages anglais soumis aux droits d'auteurs.

No. 44... NORD-OUEST, RÉCLAMATIONS Y RELATIVES :—Etat de toutes les réclamations adressées au gouvernement fédéral et résultant de l'insurrection dans le Nord-Ouest, etc.

No. 45... IMPORTATIONS :—Etats indiquant la quantité de charbon, coke, blé, maïs et autres grains importés dans chacune des provinces d'Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick respectivement, et le montant des droits perçus, etc.

No. 46.. DÉFENSE DU PAYS :—Correspondance, non indiquée comme " séparée, " au sujet de la défense du pays,—ainsi que les ordres en conseil, etc., relatifs à la mission de l'honorable A. Campbell en Angleterre, et son rapport à cet effet.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

No. 47... RIVIÈRE ROUGE, EXPÉDITION À LA :—Rapport de M. S. J. Dawson sur l'expédition de 1870, etc.

——————Etat indiquant les noms des vaisseaux nolisés par le gouvernement impérial pour l'expédition de la Rivière Rouge, en 1870, etc.

No. 48... COLOMBIE BRITANNIQUE :—Tableau de la quantité et de la valeur des importations pendant la dernière année fiscale,—du montant des droits perçus et du montant qui aurait été perçu si le tarif actuel du Canada y eut été en force.

No. 49... FONDS DE RETRAITE :—Etat des pensions et gratifications accordées en vertu de l'acte 33 Vic. ch. 4.

No. 50... NOUVEAU-BRUNSWICK :—Correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement local du Nouveau-Brunswick, depuis le 1er juillet 1867, au sujet de certaines réclamations non réglées, etc.

No. 51... REBUTS OU BRAN DE SCIE DES MOULINS :—Règlements relatifs aux pêcheries pour empêcher que l'on jette du bran de scie et des rebuts de moulin dans les cours d'eau fréquentés par le poisson, et pourvoyant au recouvrement des amendes, etc. [*Pas imprimés.*]

No. 52... MALLES :—Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, indiquant les heures d'arrivée et de départ de toutes les malles aux bureaux de poste de Montréal, Kingston, Ottawa, Toronto et Sarnia, etc., etc. [*Pas imprimée.*]

No. 53... FRENETTE, LOUIS :—Lettre de démission de Louis Frenette, écuyer, maître de poste de la Rivière Ouelle, avec la correspondance à ce sujet. [*Pas imprimée.*]

No. 54... COMMISSION DES CANAUX :—Copie de la commission et des instructions données aux commissaires, et leur rapport.

——————Rapport supplémentaire :—Lettre de G. Laidlaw, écuyer, l'un des commissaires des canaux.

No. 55... CANAL ST. PIERRE :—Etat des péages perçus ainsi que du nombre de vaisseaux qui ont traversé le canal, etc.,—et rapport sur l'état des travaux. [*Pas imprimés.*]

No. 56... PÉNINSULE DE LA PRESQU'ILE :—Correspondance entre le département de la marine et des pêcheries et le gouvernement d'Ontario au sujet des terres dans la péninsule, dans le township de Brighton, et rapports sur l'exploration et l'évaluation de ces terres. [*Pas imprimés.*]

No. 57... RIVIÈRES MADAWASKA ET ST. JEAN :—Rapport de l'officier chargé d'en faire l'exploration. [*Pas imprimé.*]

No. 58... IMPRESSIONS ET RELIURE :—Etat des dépenses pour impressions et reliure faites sans soumissions, sous l'autorité de l'acte concernant la charge d'Imprimeur de la Reine. [*Pas imprimé.*]

No. 59... CHEMINS DE FER, NOUVELLE-ECOSSE :—Correspondance entre le gouvernement, etc., et les gérants des chemins de fer du gouvernement à la Nouvelle-Ecosse, au sujet de l'administration et du tarif, etc., etc. [*Pas imprimée.*]

No. 60... PÉNITENCIERS :—Troisième rapport annuel des directeurs.

——————Etat indiquant les initiales de tous les détenus dans les pénitenciers de Kingston, St. Jean et Halifax, et la cause de leurs incarcération, etc. [*Pas imprimé.*]

No. 61... BUREAUX D'EXAMINATEURS :—Correspondance relative à la création de bureaux d'examinateurs chargés d'acorder des certificats de capacité aux capitaines ou seconds de navires au long cours, etc. [*Pas imprimée.*]

No. 62... RÉGATTES :—Correspondance entre la maison de la Trinité de Montréal et la police fluviale, etc., au sujet des régattes qui ont eu lieu à Lachine, l'automne dernier. [*Pas imprimée*]

No. 63... ACCIDENTS SUR LES CHEMINS DE FER :—Copies des ordres ou instructions donnés, en vertu de l'acte des chemins de fer, au sujet des formules d'après lesquelles doivent être rédigés les rapports sur les accidents graves, etc. [*Pas imprimées.*]

No. 63... ACCIDENTS SUR LES CHEMINS DE FER :—Rapports transmis par chaque compagnie, en vertu de l'acte des chemins de fer, sur les accidents survenus, etc., etc. [*Pas imprimés.*]

No. 64... AGRICULTURE :—Rapport du ministre pour l'année 1870.

————Rapport du ministre en vertu de l'acte du recensement. [*Pas imprimé.*]

No. 65... ACTE SEIGNEURIAL :—Etat indiquant le montant distribué en vertu de l'acte seigneurial à chaque municipalité, d'après les rapports faits en 1864, etc.

No. 66... COMPAGNIE DU CHEMIN D'HAMILTON ET PORT DOVER :—Rapports des ingénieurs, etc.,—état indiquant le montant payé par chaque compagnie à compte du prix d'acquisition, et le montant encore dû. [*Pas imprimés.*]

No. 67... BUREAU DE POSTE DE TORONTO :—Etat des soumissions et autres documents relatifs à l'adjudication de l'entreprise. [*Pas imprimé.*]

No. 68... POURSUITES CRIMINELLES :—Correspondance relative à l'obligation du gouvernement fédéral ou des gouvernements locaux de payer les frais des poursuites criminelles.

RAPPORT ANNUEL

DU

DÉPARTEMENT

DE LA

MARINE ET DES PÊCHERIES,

POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1870.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33, RUE RIDEAU.
1871.

TROISIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

DÉPARTEMENT

DE LA

MARINE ET DES PÊCHERIES,

ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1870.

A Son Excellence le Très-Honorable John, Baron Lisgar, de Lisgar et Baillieborough, comté de Cavan, Irlande, pair du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et baronnet, l'un des membres du Très-Honorable Conseil Privé de Sa Majesté, Chevalier Grand-croix du Très-Honorable Ordre du Bain, Chevalier Grand-croix de l'Ordre Très-Distingué de Saint-Michel et Saint-George, Gouverneur-Général du Canada, Gouverneur et Commandant en Chef de l'Ile du Prince-Edouard, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :—

J'ai l'honneur de présenter, pour l'information de Votre Excellence et de la législature du Canada, le rapport annuel et les comptes des opérations du département de la marine et des pêcheries pendant l'année fiscale qui a pris fin le 30 juin dernier.

L'acte de la 33e Vict., ch. 18, passé en la session dernière, autorise le ministre de la marine et des pêcheries à construire les phares et balises, et à exécuter les autres travaux publics dépendant de son département, dont Votre Excellence en conseil ordonnera la confection : en vertu de cet acte et après ordonnance du conseil les phares fixes, phares flottants et sifflets d'alarme pour la construction desquels des crédits avaient été accordés à la session dernière du parlement, ont tous été construits ou adjugés à l'entreprise sous la surveillance du département, à l'exception d'un revêtement autour de la petite île Hope, sise à la côte est de la Nouvelle-Ecosse ; le soin de faire faire ce revêtement, ordonné pour protéger contre la mer le phare qu'il y a sur l'îlot et l'îlot lui-même, qui en s'éboulant sous le choc des vagues laisserait probablement un dangereux écueil après lui, a été confié au département des travaux publics.

Le changement qui a placé dans les attributions du département de la marine et des pêcheries la construction des phares et l'exécution des autres travaux publics dont la régie et l'entretien lui étaient remis par la loi, est très-avantageux, et, selon moi, tend à l'économie, tout en assurant l'efficacité de cette branche de service public.

Le département a déjà, dans chacune des provinces, des agents, des surintendants, etc., chargés de l'administration ordinaire des phares et des autres affaires départementales ; par conséquent, il peut fort avantageusement se servir d'eux pour surveiller les travaux qui s'exécutent dans leur voisinage immédiat, et se dispenser ainsi d'envoyer des ingénieurs de profession conduire ces ouvrages—ce qui sauve une dépense considérable au gouvernement.

En outre, la direction des steamers de mer de la Puissance, qui appartient à ce département, donne de grandes facilités pour visiter et pourvoir de matériaux les nouveaux phares qui peuvent être en cours de construction en des lieux éloignés, sans notable surcroît de dépense, vu que ce service peut généralement se faire en même temps que celui de la visite et de l'avitaillement des phares en activité.

Le rapport que je vais maintenant soumettre à Votre Excellence, aura trait principalement aux opérations et à la dépense du département pendant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, et présentera le compte des dépenses d'entretien et de réparation des divers services sous son contrôle, ainsi que de la dépense des travaux nouveaux achevés ou partiellement exécutés à l'expiration de la dite année.

Il y sera aussi question des opérations de l'année de calendrier finissant cejourd'hui ; mais les états, qui doivent être dressés et soumis à Votre Excellence pour être communiqués au parlement, de tous les nouveaux travaux sous mon contrôle et des sommes reçues et dépensées pour ces travaux depuis le 1er juillet dernier, seront présentés en leur temps à la fin de l'année fiscale qui expirera le 30 juin prochain.

L'année de calendrier 1870 a été extrêmement tourmentée et orageuse, et bien que nos côtes n'aient été visitées par aucun coup de mer tel que celui qui, dans le mois d'octobre 1869, fit tant de dommage aux travaux publics dépendant de ce département, il y a eu cependant, au commencement et à la fin de l'année, des tempêtes très-violentes, dans lesquelles un grand nombre de navires et de personnes ont péri. L'un des sinistres les plus considérables qui ait eu lieu depuis longtemps, s'est produit au commencement de l'année. Le 25 janvier dernier, le *City of Boston*, paquebot-poste de fer à hélice, de la ligne Inman, partit de New-York pour Halifax avec les malles, des passagers et du fret ; le 27, il mouilla l'ancre à Halifax, où il reçut d'autres passagers, qui, pour la plupart étaient de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ; le lendemain, 28 janvier 1870, il reprenait la mer et se dirigeait vers Liverpool, Angleterre :—depuis on n'en a plus eu nouvelle.

L'automne, en 1870, a été beaucoup plus sujet aux tempêtes que d'ordinaire ; et il m'est pénible de faire connaître que les pertes de biens et d'hommes éprouvées par notre marine marchande sur les côtes, ont été fort grandes dans cette saison, ainsi qu'on peut le voir en parcourant l'état des naufrages et événements de mer à la suite de ce rapport. Il y a, sans nul doute, plusieurs de nos navires qui manquent, pour lesquels le département n'a pas encore reçu d'avis officiels ; aussi ne doit-on pas regarder cet état comme une statistique complète des

sinistres survenus sur nos côtes : il ne comprend que les naufrages et autres accidents portés à la connaissance de ce bureau. Les tempêtes qui ont sévi sur les côtes paraissent avoir atteint aussi les grands lacs situés entre les Etats-Unis et le Canada. Voir à l'appendice la liste des désastres arrivés sur nos eaux de l'intérieur. Dans un des naufrages sur le lac Ontario, en particulier, l'équipage tout entier, 9 hommes, a été englouti à l'instant même où le navire échouait et était mis en pièces. Il existe sur nos côtes et sur nos grands lacs des endroits dangereux où je suis d'avis qu'il faudrait établir des canots de sauvetage pour secourir les équipages dans les tempêtes violentes comme celles qui ont fait périr tant d'hommes ces derniers mois ; en conséquence je recommanderais d'inscrire dans le budget qui sera soumis au parlement à la prochaine session, une somme d'argent destinée à permettre à ce département d'établir des postes de canots et appareils de sauvetage à certains endroits où ils paraissent le plus nécessaires. Dans le Royaume-Uni, où cette œuvre d'humanité occupe beaucoup l'attention publique, la *Société nationale des canots de sauvetage* entretient à ses frais bateaux et équipages, auxquels les gardes-côtes prêtent aussi leur aide. Mais comme en Canada nous n'avons aucune organisation de ce genre qui pût le faire, je ne vois d'autre moyen d'entretenir des stations de canots de sauvetage qu'aux frais du trésor.

La tourmente du 3 septembre dernier, qui sévit avec une violence si désastreuse sur les navires près des côtes de la Nouvelle-Ecosse, a causé des dommages très-considérables à l'établissement du phare sur l'Ile-aux-Œufs, située à 45 milles environ à l'est d'Halifax. La mer, balayant toute la surface de l'île, arracha de ses fondements la maison du gardien et la porta à une distance de 150 pieds ; le gardien et sa famille eurent à peine le temps de se sauver à la tour, tremblant de la voir aussi renverser par les vagues ; mais elle soutint la furie de la tempête après avoir éprouvé quelques dommages. Toutes les clôtures et constructions sur l'île furent détruites, et environ 100 pieds de la cale emportés par la mer. On prit sur-le-champ des mesures pour réparer le phare de manière à ce que le gardien pût l'habiter ; depuis on a consolidé encore l'édifice avec soin au moyen d'étais et d'ancres, si bien qu'il n'y a plus lieu de douter de sa stabilité en cas de fortes tempêtes.

Pendant que les mauvais temps étaient funestes à notre marine marchande, le service des phares et côtes dirigé par ce département, faisait aussi une perte bien lamentable. La goëlette *Ocean Traveller*, louée par ce département pour approvisionner les phares de la Nouvelle-Ecosse et l'établissement de sauvetage sur l'île de Sable, partit d'Halifax, le 28 septembre dernier, à destination de l'île avec un chargement de provisions et de bétail : elle était commandée par le capitaine O'Brien, ancien commandant de la goëlette du gouvernement *Daring*, et avait, sans le compter, huit hommes d'équipage, tous engagés par ce département.

Après avoir tenu la mer quelques jours, elle rentra le 8 octobre à Halifax sans avoir pu opérer de débarquement ni même communiquer avec le poste sur l'île. Le temps devint ensuite plus maniable, et la goëlette en profita pour remettre à la voile ; ce second départ eut lieu le 11 octobre. Le 18, elle débarqua à l'île de Sable les provisions et le bétail sains et saufs ; cela fait elle reprit aussitôt la route d'Halifax avec ses 9 hommes d'équipage, et un

jeune homme, fils d'un des stationnaires de l'île. De ce moment elle n'a plus été revue, et il n'y a plus de doute à présent qu'elle n'ait péri corps et biens.

Pendant l'année qui vient de finir, la surveillance de toutes les parties du service des phares et côtes, qui embrasse une étendue de plus de 2,000 milles,—la question des pêcheries—et la direction de la police de marine employée par le gouvernement pour protéger les intérêts canadiens dans les eaux canadiennes—m'ont donné, ainsi qu'à mon personnel, beaucoup de sollicitude. La construction qui se poursuit en la présente année fiscale de nouveaux phares fixes, de sifflets d'alarme et d'un bateau-phare, ont fort accru aussi le travail du département ; mais j'annonce avec plaisir que douze de ces établissements, pour lesquels le parlement à sa dernière session a voté les fonds nécessaires, sont achevés et ont même été déjà en activité ; douze autres sont bien avancés et presque en état de pouvoir être mis en activité au printemps, et, quant aux cinq derniers, les dispositions sont prises pour les bâtir de bonne heure à la saison prochaine. On compte que le nouveau bateau-phare de fer, muni d'un puissant sifflet à vapeur, qui doit être mis à l'extrémité inférieure des battures de l'île Rouge, sera prêt à être installé peu après l'ouverture de la navigation ; il portera au haut de chacun de ses mâts un bon appareil catoptrique, dont la lumière sera probablement visible de la distance de 9 milles.

Malgré les tempêtes et les difficultés nombreuses contre lesquelles ce département a eu à lutter durant les derniers mois de 1870, pour exécuter les travaux de construction de tant de nouveaux phares à des endroits éloignés, isolés et de difficile abord, je suis heureux de pouvoir dire qu'au Rocher-aux-Oiseaux, golfe Saint-Laurent—le lieu du Canada le moins favorable pour bâtir un phare, à cause du ressac qui se fait sentir sans cesse alentour et des dangers du débarquement,—les efforts du département ont été couronnés de succès, et qu'une tour avec dépendances a été élevée sur l'écueil. Elle porte un feu dioptrique français de 2e ordre, blanc, fixe et d'une grande portée, et est située à 140 pieds au-dessus de la mer. Elle a été éclairée pour la première fois le 20 septembre dernier, au grand contentement des marins et des interessés dans les navires qui fréquentent le parage du golfe où gît ce rocher redoutable. Comme l'urgence de cet établissement en avait été signalée souvent, et que j'en sentais l'importance et la nécessité, je me suis empressé aussitôt après que les fonds nécessaires eurent été votés par le parlement (le 22 mai dernier), de prendre des mesures pour faire construire le phare et le mettre en activité avant la mauvaise saison. Le feu, qui est brillant, doit avoir, dans les temps clairs ordinaires, une portée de 21 milles ; mais ce bureau a eu avis qu'il avait été vu même à la distance de 25 milles. Il est d'une utilité inappréciable pour les navires à destination du fleuve, qui entrent dans le golfe soit de l'un ou de l'autre côté de l'île Saint-Paul. La tour est un bâtiment solide de charpente, fortement ancré au roc, et capable de soutenir la force des bourrasques furieuses qui s'abattent quelquefois sur cette partie du golfe. L'habitation du gardien et le magasin à mettre l'huile, sont détachés de la tour et forment deux dépendances séparées, afin de prévenir autant que possible les risques d'incendie ; tous les bâtiments ont reçu des enduits de peinture propre à conserver le bois et à le rendre moins combustible. Lors de ma visite au Rocher dans le temps que l'on y préparait le bois pour

monter les charpentes, j'ai trouvé le débarquement plein de difficulté et de danger par suite de l'agitation incessante de la mer autour du bord ; je proposerais de pourvoir l'été prochain ce lieu de quelques autres commodités pour le déchargement des provisions nécessaires à l'entretien du phare, en pratiquant aussi un débarcadère sur la côte nord, le débarcadère actuel se trouvant au sud du rocher, afin que le déchargement puisse s'opérer soit d'un côté ou de l'autre selon le vent et les conditions de l'atmosphère. Comme à l'avenir les gardiens de l'établissement seront tenus d'y demeurer en hiver pour être prêts à rallumer le phare à l'entrée du printemps, on devrait y tenir un dépôt suffisant de combustible et de vivres en cas que de marins naufragés et dans la détresse y viennent chercher refuge ; l'établissement servirait ainsi en même temps de phare et de lieu de secours. On a l'intention de le munir en outre d un code de signaux, pour qu'il puisse communiquer avec les navires passant en vue, lorsqu'il y aura des naufragés sur le rocher, ou que les gardiens auront besoin d'assistance.

Deux phares très-importants viennent d'être bâtis dans le détroit de Belle-Isle, mais les feux n'en ont pas encore allumés, parce que la saison était trop avancée lorsqu'on a fini les travaux de construction ; le département a toute assurance que les appareils d'éclairage et les mécanismes seront placés et mis en activité l'été prochain de bonne heure, aussitôt après l'ouverture du détroit. Ces phares sont établis l'un au cap Normand, près de l'entrée orientale, l'autre à la pointe Riche près de l'entrée occidentale—tous les deux sur la côte de Terreneuve. On se propose d'installer dans le premier un feu tournant, et dans celui de la pointe Riche un feu à éclats ; ces feux auront la portée *maxima* des phares du système catoptrique; on compte qu'ils seront visibles à 25 milles en temps clair. La tour du cap Normand est déjà extrêmement utile aux paquebots qui, venant du Royaume-Uni, entrent de jour dans le détroit de Belle-Isle, en ce qu'elle forme un excellent point de reconnaissance. Il y avait déjà deux puissants feux dioptriques fixes, l'un, de 1er ordre, à Belle-Isle, à l'entrée orientale, et l'autre, de 2e ordre, à la pointe Amour, vers le milieu du détroit, sur le rivage du Labrador. Quand on allumera les deux phares neufs l'été prochain, le détroit se trouvera donc éclairé passablement par quatre phares aussi beaux probablement qu'aucun qui se puisse voir au monde. Comme ce passage est beaucoup fréquenté à présent par les paquebots-postes océaniques canadiens et d'autres navires qui désirent abréger le chemin entre le Saint-Laurent et l'Europe d'un jour ou deux, le département et maintes gens intéressés dans le commerce et la navigation du Canada, estiment qu'il importe extrêmement de rendre cette route aussi facile et sûre que possible par un éclairage d'un ordre supérieur et un sondage exact, afin d'affectuer le dessein national de faire du fleuve Saint-Laurent la grande voie de communication avec l'Ouest, et aussi afin de permettre à nos paquebots à vapeur océaniques de l'emporter, à la fois pour la vitesse et la sécurité, sur leurs puissants rivaux qui naviguent entre l'Europe et le littoral atlantique américain. On trouvera dans l'appendice un tableau indiquant la durée des traversées faites par les paquebots-postes canadiens entre Québec et Liverpool ou Glasgow, pendant la saison de 1870. La comparaison des trajets de nos steamers remontant le St. Laurent avec ceux des steamers des grandes lignes de New-York, de Boston, etc., montre les très-heureux résultats des efforts du gouvernement canadien pour augmenter la sûreté et la commodité de

la route entre le Saint-Laurent et Liverpool, par le détroit de Belle-Isle ; et l'on croit que la nouvelle dépense qui se fait encore à présent en travaux d'amélioration sur cette route, sera trouvée on ne peut plus avantageuse au commerce de ce pays. Nous n'avions que des sondes imparfaites du détroit, ce qui était cause que les navires prenant ce passage éprouvaient des difficultés et des retards par les temps sombres. A ma demande, le gouvernement canadien représenta aux lords de l'amirauté la nécessité d'un sondage exact, et leurs seigneuries donnèrent obligeamment, aussitôt après la réception de la dépêche, l'ordre à leurs officiers-hydrographes de la station de l'Amérique du Nord, de faire constater avec exactitude la profondeur du détroit et marquer les indications fournies par les sondages sur les cartes de l'amirauté, pour guider les marins. Le 24 août dernier, le secrétaire d'Etat de S. M. pour les colonies annonçait à Votre Excellence que les sondages du détroit avaient été obtenus et marqués sur les cartes de l'amirauté, et que l'on pouvait se procurer des copies de ces cartes avec les dits sondages en s'adressant à l'agent des cartes de l'amirauté à Londres.—Cette route est celle que les paquebots à vapeur océaniques de Montréal suivent ordinairement pendant les mois de juillet, août, septembre, octobre et pendant la plus grande partie de novembre.

Un autre phare très-important a été construit, sous la surveillance du département, au cap Ray, côte sud-ouest de Terreneuve ; la sûreté des navires qui entrent dans le golfe ou en sortent par le passage situé entre l'île Saint-Paul et le rivage de Terreneuve, exigeait qu'on établit ce phare, destiné à être extrêmement utile au commerce maritime du Canada. Il présentera un feu à éclats puissants. Selon toute probabilité, il sera mis en activité au printemps, car la tour est achevée et prête à recevoir la lanterne et l'appareil d'éclairage.

Le gouvernement britannique et le gouvernement de Terreneuve ont permis d'élever ces trois phares sur les côtes de l'île de Terreneuve ; comme ils sont établis pour rendre plus sûre la navigation de notre fleuve, c'est le Canada qui doit supporter les frais d'établissement et ceux d'entretien.

On vient aussi d'édifier une tour sur l'île Amherst, une des îles du groupe de la Madeleine, et on l'allumera au printemps. Elle portera un puissant feu tournant, blanc et rouge. Il serait difficile de se faire une trop haute idée de l'utilité des services qu'elle rendra au commerce du golfe et aux nombreux bateaux de pêche qui fréquentent le parage.

Le département a passé des adjudications pour la construction d'un phare à éclats et d'un sifflet d'alarme à vapeur sur la pointe méridionale de l'île d'Anticosti, et s'attend qu'ils seront en activité au commencement de l'été prochaine. Quiconque connaît ce lieu-là sait combien cet éclairage et ce signal ont d'importance pour les navires qui remontent le fleuve ou gagnent la mer par des temps sombres ou brumeux.

On a mis pareillement à l'entreprise la construction d'un nouveau phare à la rivière Madeleine, sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté de Gaspé. L'entrepreneur envoya l'automne dernier les matériaux sur une goëlette ; mais pendant une forte bourrasque qui la surprit en chemin, elle fut désemparée et perdit une grande partie de son chargement. Néanmoins les travaux commenceront sans doute au printemps, et il est probable que le phare

pourra s'allumer à l'entrée de l'été. On se propose d'y placer un feu tournant, blanc et rouge.

Le printemps prochain, on installera aussi une tour à feu au cap Chatte, rive sud du Saint-Laurent, comté de Gaspé, et on suppose qu'elle sera en activité vers la fin de juin. Elle sera à éclats.

De tous ces édifices faits ou à faire au cap Normand, à la pointe Riche, au cap Ray, à l'île d'Amherst, à la pointe sud d'Anticosti, à la rivière Madeleine et au cap Chatte, on a dessein de faire autant de grands phares catoptriques de 1er ordre, d'une portée probable de 25 milles en temps favorable.

Il a établi en outre un feu aux Sept-Iles, golfe Saint-Laurent, où il servira de point de reconnaissance aux caboteurs et aux pêcheurs sur la côte, et guidera leur entrée dans le beau port qui s'offre là pour les abriter contre les mauvais temps ; il sera bien utile aussi aux bâtiments de mer plus grands, que la tempête pousse souvent sur cet atterrage. Le phare est situé à 150 pieds au-dessus du niveau de la mer, porte un appareil catoptrique, et s'aperçoit à la distance de 20 milles en temps clair. Il a brillé pour la première fois le 15 octobre dernier, et fonctionne d'une manière fort satisfaisante.

On a construit dernièrement une tour au cap Rouge, Montée-du-Lac, comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve. Sa hauteur au-dessus de la pleine marée est de 175 pieds. C'est un phare catoptrique, visible à 10 milles. Quoique de petites proportions et destiné principalement à guider les cabotiers et les autres petites barques qui fréquentent cet endroit du chenal nord, il sera encore infiniment utile aux navires plus gros qui, tard en automne, peuvent vouloir prendre cette route. Il a été mis en activité le 28 octobre.

Le 29 juin dernier, un petit phare catoptrique d'une belle apparence élevé de 55 pieds au-dessus de la mer haute et envoyant ses rayons à 13 milles, a été allumé pour la première fois sur la pointe Paspébiac, baie des Chaleurs, comté de Bonaventure, province de Québec. La dépense pour l'établir a été très-modique et son entretien est peu coûteux ; cependant ce feu est un guide sûr et des plus secourables non-seulement à de nombreux cabotiers et bateaux de pêche, mais encore aux steamers et bâtiments de mer qui visitent la magnifique baie des Chaleurs.

On a construit récemment un phare semblable sur la pointe ouest de l'île Caraquette (Nouveau-Brunswick), dans la même baie, presqu'à l'opposite de la pointe Paspébiac. Son feu qui brille à 52 pieds au-dessus du niveau des hautes mer, est catoptrique et a une portée de 12 milles. Il a été allumé pour la première fois le 26 août dernier.

Un excellent phare de petites dimensions a été établi pendant la saison passée sur la pointe Arseneau, près de Dalhousie (N.-B), dans le fond de la baie des Chaleurs, pour diriger les steamers et les autres navires qui remontent jusque-là. L'appareil est du système catoptrique et est élevé de 49 pieds au-dessus du niveau des hautes mers. On dit que, du côté qui fait face au bas de la baie, il projette une lumière vive à 16 milles lorsque le temps est clair. Il a été allumé pour la première fois le 16 novembre.

A l'entrée du port de Bathurst (N.-B.), baie des Chaleurs, il a été placé deux balises surmontées de fanaux, mais ceux-ci n'ont pas encore été allumés;—ils le seront probablement au printemps, à l'ouverture de la navigation.

Un très-bon phare catoptrique d'un ordre secondaire a été allumé pour la première fois le 30 septembre 1869, sur l'île du Portage, située à l'entrée de la rivière Miramichi, N.-B. Sa hauteur au-dessus du niveau des hautes mers est de 46 pieds, et sa portée de 12 milles.—Deux balises à feu ont été mises en activité pour la première fois le 30 septembre 1869, à Preston's-Beach ; elles sont élevées l'une de 55 pieds et l'autre de 65 pieds au-dessus du niveau des hautes mers, et sont toutes les deux du système catoptrique.

Les navigateurs trouvaient que le phare de l'île aux Loups-marins, près de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, n'était pas suffisant pour ce lieu important, et de nombreuses plaintes parvenaient au département sur la faible portée de ce feu. Comme c'est un point où les steamers transatlantiques qui traversent entre Portland et le Royaume-Uni viennent faire leur atterrage pendant l'hiver, on prit les mesures nécessaires pour remplacer l'ancien appareil (qui était catoptrique) par un puissant appareil dioptrique français de second ordre, qu'on avait en réserve ; ce nouveau feu a été allumé pour la première fois le 25 octobre. C'est un feu blanc et fixe, élevé de 98 pieds au-dessus de la mer. Suivant des rapports, il aurait été aperçu, dans des conditions atmosphériques très-favorables, à 25 ou 30 milles de distance ; mais dans les beaux temps ordinaires il est probable qu'il se verra aisément de 20 milles.—L'île aux Loups-marins est souvent enveloppée par des brumes intenses, et en conséquence on a jugé nécessaire d'y installer un puissant sifflet d'alarme à vapeur auprès du phare, sur la pointe méridionale. Il a été mis en activité en août dernier. Pendant les temps sombres, les brouillards et les tempêtes de neige, il sonne à toutes les minutes de cette manière-ci : d'abord il émet un premier sifflement de cinq secondes, suivi d'un silence de cinq secondes ; puis il fait entendre un second sifflement de cinq secondes, auquel succède encore un silence de 45 secondes qui complètent la minute ; après quoi il recommence. Voici les différentes portées probables du son : temps calme ou modéré 15 milles ; en temps d'orage et contre le vent, 5 ou 8 milles ; avec le vent 20 ou 25 milles.

La trompette d'alarme Daboll et la machine calorique à l'île Cranberry, N.-E., étant devenues à peu près inutiles par suite de l'affaiblissement du son et des fréquents dérangements du mécanisme, il était nécessaire de les remplacer par un puissant sifflet à vapeur semblable à ceux qu'il y a sur l'île aux Loups-marins, à Yarmouth et à Lapreau. Un marché a été passé pour en construire un, et j'espère que je pourrai faire mettre ce sifflet en activité de bonne heure l'été prochain.

La trompette Daboll et la machine calorique, à l'île Sambro, près de l'entrée du port d'Halifax, ne fonctionnent pas non plus d'une manière sûre, et il est probable qu'il faudra bientôt y substituer un sifflet à vapeur. A l'entrée du goulet de Digby, baie de Fundy, il faudrait aussi établir un de ces signaux pour l'utilité de la navigation à vapeur qui s'accroît de plus en plus dans ce parage depuis l'achèvement du chemin de fer d'Halifax à Annapolis.

On a construit dernièrement une nouvelle tour à feu de petites dimensions à l'entrée de la rivière Sissiboo, comté de Digby, N.-E. Elle est élevée de 36 pieds au-dessus de niveau des hautes eaux, et porte un feu blanc fixe, du système catoptrique et visible dans les temps clairs à une distance de 8 ou 10 milles. Elle a été éclairée pour la première fois le 3 décembre 1870.

Le phare de la rivière aux Pommes, comté de Cumberland, N.-E, avait été détruit par un incendie pendant la saison de 1869; on a toujours entretenu une lumière sur place en attendant que le phare ait été rebâti, c'est-à-dire jusqu'au 1er octobre 1870, que le feu sur la tour neuve a été rallumé. Ce feu est catoptrique, élevé de 64 pieds au-dessus du niveau de la mer, et peut s'apercevoir de 12 milles quand le temps est clair.

Le 3 janvier 1870, un incendie réduisit en cendres la tour de Chester ou de l'île Ironbound-Est, comté de Lunenburg, N.-E.; on suppose que le tonnerre était tombé sur l'édifice. Depuis l'incendie, il n'y avait plus de phare sur ce rivage. La tour neuve est à présent bâtie; le feu, qui y a été allumé le 15 janvier 1871, est situé à une hauteur de 150 pieds au-dessus du niveau de la mer et possède une portée de 16 milles en temps clair.

On a édifié une tour sur l'extrémité occidentale de l'île Scattarie, N.-E., pour éclairer les navires dans le passage de Main-à-Dieu. Comme il y a là un mouvement considérable de commerce de charbon, elle sera d'une grande utilité. On a l'intention d'y mettre, du côté du sud ou de la mer, des verres rouges pour que les navires puissent la distinguer du feu tournant installé sur l'extrémité orientale de l'île, ainsi que du feu blanc fixe du port de Louisbourg, tandis que, du côté du nord, un feu blanc, de beaucoup d'éclat, projetera ses rayons à une distance de 16 milles. Ces feux seront allumés dans les premiers jours de mai.

Un autre phare a été construit dernièrement sur l'île Ingonish, comté de Victoria, Cap-Breton, N.-E., et on se propose de le mettre aussi en activité vers le commencement de mai prochain, après en avoir prévenu le public. Ce phare sera du système dioptrique, à feu blanc et fixe, visible probablement à 16 ou 20 milles.

Un nouveau phare est commencé sur la pointe à la Pêche, à l'entrée du port de Pugwash comté de Cumberland, N.-E., et on compte le mettre en activité vers le 1er mai. Ce sera un feu blanc, tournant, du système catoptrique, et d'une portée de 16 à 20 milles environ par un temps clair. On a fait des dispositions pour établir dans le port de Sainte-Anne, Cap-Breton, une balise-lumière, dont la construction et l'entretien coûteront très-peu, et qui rendra beaucoup de services à la marine de la localité. Elle sera allumée au printemps.

On vient d'installer une balise à feu à Cox's-Point, Grand-Lac, comté de la Reine, N.-B., et elle sera mise en activité à l'ouverture de la navigation, au printemps. Elle sera visible à 10 milles en aval, et très-utile aux steamers et aux autres bateaux qui sillonnent les eaux du lac.

Tandis qu'il accomplissait, dans le cours des derniers dix-huit mois, une importante amélioration à beaucoup de phares littoraux, et en y faisant placer des appareils supérieurs, et tandis qu'il multipliait dans les provinces maritimes les feux d'éclairage et les sifflets d'alarme à vapeur, pour rendre plus sûre qu'elle ne l'a jamais été la navigation sur les côtes et dans le

golfe Saint-Laurent, le département s'occupait aussi avec sollicitude de l'amélioration de la navigation intérieure, dont dépend dans une si grande mesure la prospérité matérielle du Canada. D'anciens établissements ont été pourvus d'appareils plus avantageux, et plusieurs nouveaux phares ont été construits, plus particulièrement dans la baie Georgienne, qui est la grande voie entre Ontario et le Nord-Ouest.

A l'île Sulphur, située à la tête du lac Huron, près de l'entrée du Saut-Sainte-Marie, on a élevé en 1869 un très-beau phare, extrêmement utile aux steamers qui naviguent de ce côté. Il y a un appareil catoptrique, à feu fixe, éclairant à 16 milles. Il a été allumé pour la première fois le 25 octobre 1869.

Un autre phare de belle apparence, renfermant le logement du gardien, a été bâti dernièrement sur l'île Solitaire, située près de l'entrée de la baie Georgienne, tout au milieu du chemin que suivent les vapeurs qui font le service entre Collingwood et le Saut-Sainte-Marie. L'appareil est du système catoptrique à feu blanc fixe, est établi de 195 pieds au-dessus du niveau du lac et possède une portée de 20 milles. Allumé pour la première fois le 1er octobre 1870, il a déjà été trouvé très-utile par ceux qui passent souvent en cet endroit.

Une petite tour a été élevée, dernièrement aussi, à la pointe à Michel, sur la rive sud de la grande île Manitouline, lac Huron. Elle porte un feu blanc fixe, qui consiste en une lampe mammouth à bec circulaire, sans réflecteur, et rayonne vers tous les points de l'horizon à une distance de 10 milles; elle est destinée principalement à servir de feu de port aux navires qui viennent chercher du bois dans la baie de Saint-Michel. Les intéressés étaient convenus de contribuer pour la moitié dans les frais d'établissement. Ce phare a été mis en activité pour la première fois, le 21 octobre 1870.

Une autre tour à feu a de même été construite, pour l'utilité de la navigation locale, sur un îlot qui se trouve près de l'entrée de Byng-Inlet, dans la baie Georgienne; mais comme les arrangements pour sa construction étaient faits lorsque l'acte qui autorise ce département à construire les phares est devenu loi, celui-ci n'y a eu aucune participation. Les propriétaires du moulin à scier établi en cet endroit offrirent au gouvernement de se charger de la moitié des dépenses de construction, et on me dit qu'ils commencèrent les travaux sans attendre les plans ou instructions du département des travaux publics, qui avait alors la surveillance de la construction de tous les ouvrges publics. Le phare achevé, mes officiers me firent connaître qu'ils n'étaient pas satisfaits de sa structure, et qu'ils ne le croyaient pas sûr en cas de gros coups de vent. Ce département-ci communiqua aussitôt au département des travaux le fait que la solidité de la construction était douteuse, et celui-ci en notifia les intéressés. La surveillance et l'administration de l'édifice passèrent alors du département des travaux à celui de la marine et des pêcheries; mais jusqu'à l'exécution des additions nécessaires pour consolider le phare, le gouvernement n'a payé aux constructeurs aucune partie des frais de construction, se bornant à leur fournir la lanterne et l'appareil d'éclairage.

On a construit dernièrement un phare solide, avec logement à l'intérieur pour le gardien, sur une petite île, près de l'entrée de Parry-Sound, baie Georgienne. Il est surmonté d'une excellente lumière du système catoptrique, élevée de 56 pieds au-dessus du niveau de l'eau,

et visible à une distance de 16 milles. Ce feu a été allumé pour la première fois le 3 novembre 1870. Comme il a été établi particulièrment pour l'utilité de MM. Beatty et cie., marchands et propriétaires de moulins à Parry-Sound, ils étaient convenus de payer la moitié des frais de construction, ce qu'ils ont fait après que les travaux ont été achevés.

Un nouveau phare, avec maison de gardien contiguë, a été bâti sur l'île aux Tourtes, près de l'île Wolfe, dans le lac Ontario. Feublanc et tournant. Sa hauteur au-dessus du niveau de l'eau est de 46 pieds, et sa portée de 12 à 16 milles dans un temps clair. Il a été allumé pour la première fois le 1er novembre 1870. Il rend les plus grands services en guidant l'entrée des bateaux-postes et des autres bâtiments dans le port de Kingston et dans le Saint-Laurent. Des rapports reçus au département disent que la marine est très-satisfaite de cet établissement.

Un excellent phare de petites dimensions, dans lequel le gardien a son logement, a été installé sur l'île au Télégraphe, dans la baie de Quinté, lac Ontario. L'appareil, à feu blanc et fixe, éclaire à une distance de 12 milles et est élevé de 46 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Il a été allumé pour la première fois le 12 novembre 1870. Nul doute que ce phare, dont la construction avait été demandée et recommandée plusieurs fois au département, ne soit infiniment utile aux navires qui commercent dans la baie et à Belleville.

L'automne dernier, on fit sur la batture de Lancaster, dans le fleuve, près de Lancaster comté de Glengarry, une nouvelle jetée, sur laquelle ont construisit un phare avec un logement de gardien. Le bateau-lumière qui était auparavant établi à cet endroit, avait été trouvé pourri et désormais impropre au service, et le département a pensé qu'au lieu de se procurer un bateau neuf, il valait mieux faire une jetée ou quai en coffrage et y installer une tour à feu. La lumière est élevée de 31 pieds au-dessus du niveau de l'eau, et est visible à une distance de 8 milles. Elle est blanche, fixe et du système catoptrique. L'ensemble de ces constructions a coûté $2,643. Le plan a été mis en activité le 28 avril 1870.

Une jetée semblable, avec un phare établi dessus, a été construite l'hiver dernier sur la batture de la Pointe-Claire, à environ 9 milles en amont de Lachine. L'ancienne tour avait été emportée, l'hiver précédent, par les glaces, avec une portion de la jetée sur laquelle elle était érigée. On a l'intention de protéger la nouvelle tour contre les accidents de ce genre, en établissant un brise-glace à une cinquantaine de pieds en avant de l'ouvrage. L'appareil est catoptrique, à feu fixe blanc, est élevé de 31 pieds environ au-dessus du niveau de l'eau, et a une portée d'environ 8 milles par temps clair. Pendant l'intervalle entre a destruction accidentelle de l'ancien phare et la fin des travaux de reconstruction, on a tenu sur le débris de l'ancienne jetée une bonne lumière temporaire. Les nouveaux ouvrages ont coûté $3,157, et le feu a été allumé sur la tour neuve, pour la première fois, le 30 avril 1870.

Un petit phare a été établi aussi dernièrement à la batture appelée Way-Shoal, sur la rive nord de l'Ottawa, à une dizaine de milles en aval de la cité d'Ottawa. Il s'élève de 35 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux; son appareil est catoptrique, à feu fixe blanc, avec une portée de 8 milles par temps clair. Il a été mis en activité pour la première fois le 6 octobre 1870; et non-seulement les propriétaires des vapeurs et des autres bateaux qui naviguent sur la rivière, si maaussi les voyageurs, se félicitent d'avoir ce guide. Il était bien

nécessaire, car avant sa construction il n'y avait qu'un seul phare dans la rivière Ottawa ; et il faudrait encore en établir d'autres pour la commodité du commerce considérable, et rapidement croissant, qui circule sur cette importante rivière.

Le grand coup de mer du mois d'octobre 1869 avait emporté la balise en bois sur la barre de Stinson, près du port de Saint-André, N.-B., et à la session dernière le parlement avait voté un crédit pour en construire une nouvelle. Des soumissions furent demandées pour l'exécution de cet ouvrage ; mais celles qui furent déposées dépassaient toutes le montant de l'affectation. On a passé marché subséquemment avec des personnes offrant toutes les garanties de responsabilité, pour la construction de la balise moyennant $1,000. On compte qu'elle sera achevée vers le printemps prochain : et dans l'intervalle les entrepreneurs se sont chargés d'établir un mâtereau-balise sur l'emplacement de l'ancienne marque, et il suffira très-probablement jusqu'à ce que la nouvelle balise soit installée.

Pendant la même session, une somme de $5,000 a été affectée par le parlement à l'établissement d'un phare sur l'île de Sable, située dans l'océan Atlantique, à 100 milles environ de la côte de la Nouvelle-Ecosse, et le département prend en ce moment des dispositions pour faire construire cet important édifice au printemps, ou dès que le temps le permettra. A cause de l'étendue des pointes de sable, qui s'allongent très-loin vers le large, il faudrait que le phare fût de la plus puissante portée, et on a dessein de faire usage d'un appareil dioptrique à feu fixe blanc, qui, à ce que l'on pense, se verra d'une distance de 30 milles. Sa hauteur au-dessus du niveau de la mer sera probablement de 120 pieds ou environ.

L'île a 22 milles de longueur, et afin de donner des avertissements suffisants aux navires qui approchent des hauts-fonds si perfides qui sont dans le voisinage, le département est d'opinion qu'il faudrait installer de puissants phares aux deux extrémités de l'île et pourvoir en outre ces établissements de sifflets d'alarme à vapeur, destinés à signaler le danger dans les temps brumeux ou obscurs où les feux sont éclipsés. Bien qu'il existe depuis longtemps une divergence parmi les navigateurs sur l'opportunité d'éclairer cette terre naufrageuse, plusieurs tenant que des feux pourraient plutôt attirer les navires trop près des barres de sable, cependant l'opinion la plus accréditée paraît être fortement en faveur de l'érection de phares et sifflets d'alarme sur ses rivages. Je partage tout-à-fait ce dernier sentiment, car je regarde l'île de Sable comme un des endroits les plus dangereux de notre domaine, et je suis convaincu qu'il y a urgence d'y placer des lumières et des sifflets d'avertissement pour la sûreté des nombreux navires qui passent incessamment dans ce parage redouté.

Phares au-dessus de Montréal.

La dépense totale du service des phares fixes, bateaux-phares, bouées et balises au-dessus de Montréal, sur la ligne de navigation qui s'étend depuis Lachine jusqu'au lac Supérieur,—y compris les frais d'établissement des jetées et des phares à Lancaster et à la Pointe-Claire —pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1870, a été de $46,289.05 ; elle s'était élevée à $42,306 l'année précédente, et à $40,561 pendant l'année expirée le 30 juin 1868. L'accrois-

sement qu'accuse l'année 1870, par comparaison aux dépenses des deux années antérieures, est justifié par le fait qu'on a employé une somme de $5,801 aux constructions faites à Lancaster et à la Pointe-Claire pour remplacer les anciens ouvrages, et qu'on a mis un nouveau phare en activité, sans compter les améliorations considérables opérées dans les appareils de plusieurs des anciens phares.

Pour l'entretien de cette branche du service, il avait été voté $46,434, et si l'on déduit de ce crédit le montant de la dépense, soit $46,289.05, il reste $144.95 non dépensés à reverser dans le trésor. A la fin de l'année fiscale, le département avait retenu une somme de $1,069.69 pour faire face à certaines réclamations en suspens; mais il a été établi ensuite qu'elles n'allaient qu'à $492.14, et la balance de surplus, soit, $577.55, a été versée dans la caisse du receveur-général.

La dépense réelle a donc été seulement de $45,711.50, au lieu de $46,289.05, somme portée au compte publics. Reste, par conséquent, une balance de $722.50 du crédit affecté par le parlement au service dont s'agit.

Le 30 juin 1870, il y avait dans ce district 68 phares (dont quatre flottants) entretenus par le gouvernement général et placés sous le contrôle immédiat de ce département.

Indépendamment de ces établissements, il y a un certain nombre de feux de port, qui sont entretenus sur les lacs par les autorités locales.

A la même époque, le nombre des gardiens chargés du soin de desservir dans ce district les phares qui dépendent du département, était de 55, outre 6 aides.

Il n'est survenu pendant l'année qu'un seul changement dans le personnel, et il a eu lieu au phare principal de Presqu'île, dont le gardien, M. W. Swetman, vieux serviteur public, s'est vu contraint de se retirer par les infirmités de l'âge: il a été remplacé par M. G. Simpson, le 28 janvier 1870. A l'île Sulphur, M. William Shepherd a été nommé maître-gardien du nouveau phare, le 23 octobre 1869, avec un salaire de $325, y compris l'indemnité pour le chauffage.

Les agents du département, il y a quelque temps, avaient donné avis que le phare à Port-Maitland, lac Erié, était en état de dépérissement et avait besoin de réparations considérables; ordre fut donné de l'étançonner en attendant qu'on pût le réparer convenablement Les réparations ont été mises en adjudication; mais les soumissions que l'on a reçues sortaient toutes des limites du crédit voté par le parlement, et il a fallu en conséquence différer les travaux pour obtenir un supplement de fonds. La jetée sur laquelle s'élevait la tour est aussi fort pourrie, et on sera obligé d'y opérer d'importantes réparations avant de commencer les autres ouvrages. Le 19 décembre, un violent coup de vent renversa la tour et acheva de la mettre hors de service; cette destruction nécessitera l'affectation d'un crédit pour la rebâtir. Comme la navigation était alors fermée, l'accident n'a causé aucun inconvénient à la marine. L'ancienne tour à feu datait de l'année 1848, et par conséquent avait été en activité pendant près de 23 ans.

A l'île aux Goëlands, dans le lac Ontario, la jetée est fort délâbrée, et il sera nécessaire d'y faire des réparations considérables dès que le temps le permettra.

L'huîle et les autres approvisionnements pour l'année fiscale terminée le 30 juin 1870, ont été délivrés dans les mois de juillet et d'août, 1869, par le propulseur à hélice *City of London*, à la satisfaction du département.

L'avitaillement des phares pour l'année fiscale terminée le 30 juin 1871, a été exécuté en juillet et août 1870, par le propulseur à hélice *Mary Ward.* Un accident arrivé au vapeur comme il commençait son voyage, l'avait forcé de rebrousser chemin pour aller se mettre en réparation dans le canal de Lachine. Quelques provisions avaient été endommagées légèrement, et le service avait été un peu retardé; mais l'approvisionnement s'est fait ensuite d'une manière satisfaisante.

Les feux, dans cette division, se tiennent allumés jusqu'à la fermeture de la navigation, vers le 1er décembre, et se rallument en avril, lorsque les glaces disparaissent et que les navires reprennent leurs voyages sur les lacs. A plusieurs reprises on a représenté au département la grande nécessité d'une lumière sur le récif Colchester, situé dans le lac Erié, à quelques milles de la rive canadienne, près du comté d'Essex. Depuis quatre ans un bateau-phare signale ce point dangereux, il appartient à MM. Hockett, d'Amherstburgh, qui pour leur rétribution, comptaient sur les souscriptions particulières des armateurs, des commandants de navires et des sociétés d'assurance. MM. Hackett disent qu'il s'en faut de beaucoup que ce qu'ils recueillent ainsi suffise pour l'entretien du phare flottant, et ils ont demandé au gouvernement de les aider par une contribution. Comme il paraît important de conserver cette lumière qui avertit, les navires du voisinage du récif, je serais d'avis que le gouvernement fournît quelques secours pour son entretien.

Maison de la Trinité de Montréal.

Il ne s'est produit aucun changement dans cette compagnie depuis la date de mon dernier rapport annuel. La Maison se compose d'un maître, d'un député-maître, de six syndics et d'un secrétaire-trésorier, qui tient les procès-verbaux des assemblées et gère sous la direction du bureau.

Il n'y a que deux de ces officiers qui reçoivent des salaires du gouvernement, les autres remplissent leurs fonctions gratuitement.

Les autres officiers salariés de la corporation sont le commis, l'huissier et le surintendant des pilotes. Pilote expérimenté lui-même, ce dernier surveille le service des phares et l'installation des bouées et balises sur cette portion du fleuve comprise entre la ligne qui sépare Ontario de Québec et Portneuf, c'est-à-dire dans toute l'étendue du ressort de la Maison de la Trinité. Le montant total des salaires payés à ces cinq officiers est de $4,250 par année.

La Maison se sert du *Richelieu*, steamer du gouvernement, pour la visite des phares qui dépendent d'elle et pour la pose et le soin des bouées.

Ce district renferme 38 phares et balises à feux, 3 bateaux-phares de fer établis sur le lac Saint-Pierre pour indiquer la direction du chenal, et 77 bouées; mais on augmente quelquefois le nombre de celles-ci pendant les basses eaux.

Pour desservir les phares il y a 26 gardiens, outre 3 gardiens chargés du soin des bateaux-lumières, et 3 aides—total 32 gardiens et aides.

Quelques-uns ont soin de deux phares.

Les phares du ressort de la Maison de la Trinité de Montréal sont des feux de rivière d'ordres inférieurs, et le service en est fait généralement par les habitants ou les fermiers sur les terres desquels ils sont placés, moyennant des salaires très-modiques variant de $7 à $30 par mois, en raison de l'importance des établissements et de la somme de travail à exécuter.

Mon assistant a accompagné les officiers de la Maison, la saison dernière, dans leur tournée annuelle d'inspection des phares et des bouées, et il me rapporte qu'il a trouvé tous les phares de ce district très-bien tenus et administrés avec économie, quoique les lampes qui y sont employées puissent être améliorées d'une manière très-avantageuse, à cause du développement incessant du commerce sur le fleuve et de la haute valeur des navires et des cargaisons qui se rendent au port de Montréal ou en partent. Ses recommandations ont été mises en pratique par la Maison de la Trinité à quelques-uns des principaux établissements, où les anciens appareils d'éclairage ont été remplacés par d'autres d'un genre supérieur, beaucoup plus puissants, au grand contentement des capitaines, officiers et pilotes des steamers. Pendant l'année fiscale qui a pris fin le 30 juin 1870, les dépenses de la Maison de la Trinité de Montréal, comprenant les salaires de son personnel, des gardiens des phares, du capitaine et de l'équipage du steamer *Richelieu*, les frais d'entretien des phares, bouées et steamer, se sont élevées à $21,699.49; l'année d'auparavant elles avaient été de $25,762.54, et pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1868, de $23,053.53. Pour ce service pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870, le parlement avait voté $22,550; une balance non dépensée, de $854.75, a donc été versée au crédit du receveur-général. Le nombre des pilotes licenciés sous la direction de la Maison, le 30 juin 1869, était de 26, et le 30 juin 1870, de 27: deux étant décédés dans l'intervalle et trois nouveaux ayant été ajoutés à la liste. Le 31 décembre 1870, il y en avait 33 sur la liste d'activité. Des plaintes sont portées quelquefois à la Maison de la Trinité par des capitaines et d'autres personnes contre des pilotes pour faits d'incurie ou de négligence dans l'exécution de leurs devoirs, et en pareils cas le bureau, exerçant une autorité judiciaire, soumet les plaintes à une investigation. Un cas de négligence grave a été ainsi déféré à la Maison pendant la saison dernière; sur la plainte du capitaine du navire, elle s'est enquise, et le pilote a été privé de sa licence ou certificat et de son pilotage. Ce navire était le vapeur à hélice *Bolivar*, en destination de Montréal pour Pictou. Le 9 juin dernier, il quitta son quai sous la conduite d'Augustin Naud, pilote licencié pour la section du fleuve comprise entre Montréal et Québec, et étant devant la ville de Montréal, alla s'échouer sur un rocher situé près de l'île Sainte-Hélène, entièrement en dehors de la limite de l'eau profonde et de la ligne que suivent les navires à leur démarrage; l'avarie fut considérable. Ayant ensuite été déchoué, il fut conduit à Québec et mis en réparation. Dans son rapport au département, la Maison de la Trinité dit que M. Naud a toujours passé pour un des meilleurs pilotes, et un homme très-sobre et très-vigilant.

Le président et le conseil de la Chambre de commerce de Montréal ont prié le département de donner à la Maison de la Trinité les instructions nécessaires pour qu'elle leur fournît des renseignements complets sur l'accident, ainsi que sur la profondeur de l'eau de chaque côté

du rocher ou écueil où s'est fait l'échouement: leur but étant de communiquer ces détails aux commissaires du port, afin que l'obstacle fût ôté sans retard et la navigation dans le Saint-Laurent rendue aussi sûre que possible, pour permettre aux expéditeurs et aux armateurs canadiens de disputer avec succès à leurs rivaux des Etats-Unis le commerce de transport de l'Ouest. Le désir de la Chambre de commerce a été rempli; dès qu'elle a été en possession de détails, elle les a rendus publics, dans l'intention de prévenir les résultats funestes au commerce canadien que pourraient avoir des accidents de cette nature, causés principalement par la négligence des pilotes.

Le 30 juin 1870, le personnel entier de la Maison de la Trinité de Montréal était de 44 personnes, savoir :—

Le maître, le secrétaire-trésorier, le surintendant des pilotes, le commis, l'huissier et le messager	5
Les gardiens des phares, y compris les bateaux-lumières	29
Les aides sur les bateaux-lumières, le capitaine et l'équipage du *Richelieu*	9
Le maître du port de Sorel	1
Total	44

MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC.

Cette corporation continue d'exercer ses fonctions comme par le passé ; elle dirige et surveille le service des phares, bouées, balises et dépôts de provisions situés dans son ressort, qui s'étend depuis Portneuf, 38 milles au-dessus de Québec, jusqu'au golfe Saint-Laurent et au détroit de Belle-Isle,—à l'exception seulement des nouveaux phares qui ont été installés et mis en activité dernièrement sur le Rocher-aux-Oiseaux, aux Sept-Iles et à la Montée-du-Lac.

Il a été passé à la dernière session, un acte intitulé : " Acte pour amender l'acte concernant les phares, bouées et balises," 33e Vict., chapitre 18, par lequel l'administration de tous les phares, bateaux, lumières, bouées et balises dans le district ci-dessus nommé, a été transférée à ce département ; mais on n'a pas jugé convenable de rien changer dans le mode d'administration au milieu de la saison, de crainte que cela ne fût nuisible à l'efficacité de ces importants services, à l'époque où ils étaient le plus nécessaires.

Cependant à la fin de la saison, lorsque la navigation fut fermée, le gouvernement mît E. B. Lindsay, écuyer, secrétaire de la Maison de la Trinité, à la retraite, avec une pension annuelle de $907.20, après une fidèle carrière de près de trente-neuf ans dans le service public. M. Lindsay est si bien connu du commerce de Québec, aux intérêts duquel il s'était identifié depuis longtemps, qu'il m'est à peine nécessaire d'ajouter mon témoignage pour établir son mérite comme officier public ; qu'il ne suffise de dire que durant le temps qu'il a été attaché à ce département, il s'est bien et fidèlement acquitté de son devoir, et je suis parfaitement certain qu'il emporte avec lui en se retirant dans la vie privée, l'estime et le respect de tous ceux avec qui il a eu des rapports officiels. M. Lafleur, huissier pour les

affaires maritimes de la Maison de la Trinité, a été également mis à la retraite à la même époque, avec une pension annuelle de $472,50, après une carrière de trente-six ans dans le service public. Mme. Angèle Martel, gardienne de la Maison de la Trinité, ayant près de dix-huit ans de service, a été placée sur la liste de retraite, avec une pension annuelle de $151.20.

On n'a pas l'intention de remplacer ces employés, voulant (conformément à l'ordre en conseil du 11 février 1870) réduire le personnel et les dépenses de la Maison de la Trinité. D'après les nouveaux arrangements, lorsque ce département aura sous son administration tous les phares, bouées et balises, les devoirs se trouveront diminués et n'exigeront pas un personnel aussi considérable et aussi coûteux.

On se propose néanmoins de maintenir encore la Maison de la Trinité, avec un personnel réduit, afin de veiller à toutes les matières concernant le pilotage dans le bas du fleuve Saint-Laurent, aux devoirs du maître du havre et à toutes les choses qui se rapportent à la navigation, tel que pourvu par la loi.

Le maître du havre conservera sa charge et sera *ex-officio* membre du bureau.

On se propose de constituer le Bureau de la Trinité de Québec de la manière suivante, savoir :

Un maître ; salaire, $1,000.

Un maître du havre, $1,600.

Un premier surintendant des pilotes, $1.200.

Six syndics sans salaire.

Il y aura aussi un secrétaire-trésorier ; salaire, $1,600

Un sous-secrétaire, agissant comme secrétaire du maître du havre, $1,200.

Un assistant du maître du havre, $400.

On se propose aussi de réduire notablement les dépenses ordinaires de cette corporation, y compris le loyer, etc.

Avec le nouvel ordre de choses, la Maison de la Trinité pourra se dispenser des services du second surintendant des pilotes ; le département l'emploiera cependant dans le service de l'administration des lumières, bouées et balises.

La dépense pour les salaires des officiers et employés de la Maison de la Trinité, durant l'année fiscale expirée le 30 juin dernier, a été de $11,613.23, et les dépenses accessoires, y compris le loyer, se sont élevées à $2,075.59 ; les salaires des gardiens des phares et des dépôts de provisions ont atteint le chiffre de $11,284.39 ; $3,202.47 ont été dépensées pour l'entretien des phares, bateaux-lumières, dépôts de provisions, port de Gaspé, bouées et balises, (y compris $679.19, pour la construction de six nouvelles balises sans lumières, entre le Cap-des-Rosiers et la Pointe-aux-Pères,) les dépenses du service du maître du havre, le naufrage du "Glanmore," et diverses autres charges, $1,272.62 ; pour l'enlèvement du débris du "Préciosa," $2,350,07 ; ce qui fait une dépense totale de $46,759.87.

Le montant dépensé pour les services ordinaires de la Maison de la Trinité de Québec pendant la dernière année fiscale, (sans les dépenses occasionnées par l'enlèvement du

débris du " Préciosa," et sans le coût de la construction des six nouvelles balises de bois, pour lesquelles il y a eu des votes spéciaux), a été de $43,730.61 contre $41,651,73, dépensés pendant l'année précédente, et $45,615.65 dépensés pendant l'année terminée le 30 juin 1868.

Cette augmentation de dépenses l'année dernière, comparativement à l'année précédente, s'explique par le fait que, à la fin de l'année fiscale finissant le 30 juin 1869, il y avait une certaine quantité de dettes non acquittées, à cause du manque de fonds, la somme votée n'ayant pas été suffisante pour faire face à toutes les obligations, et il a fallu conséquemment payer ces dettes sur les fonds votés l'année suivante ; c'est ce qui fait paraître plus forte la dépense de cette année.

Cependant les sommes dépensées durant les deux années dernières sont beaucoup moins considérables que les dépenses de l'année expirée le 30 juin 1868.

Le nombre des phares dans cette division le 30 juin 1870, était de vingt-quatre, le nouveau phare de Pasbébiac compris ; quelques-uns sont des petits phares de rivière, mais douze d'entre eux sont de beaux phares de mer, d'un genre supérieur.

Durant la dernière partie de l'année 1870, on a construit trois nouveaux phares, savoir, sur le Rocher-aux-Oiseaux, aux Sept-Iles et à la Montée-du-Lac, de sorte que, dans cette division, le nombre de phares en activité à la clôture de la navigation, était de vingt-sept.

Plusieurs des petits phares de rivières sous la juridiction de la Maison de la Trinité de Québec, ont été considérablement perfectionnés durant la seconde partie de 1870, en ce qu'on a substitué aux anciennes lampes des appareils plus puissants.

Sept nouveaux phares de mer, dont quelques-uns sont presque terminés, et un nouveau bâteau-lumière, seront mis en activité dans cette division au commencement de la saison prochaine, ce qui portera le nombre de ces établissements d'éclairage à trente-cinq, dont vingt-trois phares de mer, presque tous d'un genre supérieur.

Le 30 juin dernier, le nombre des gardiens desservant les vingt-quatre phares alors en activité, y compris le feu flottant de la traverse, était de vingt-quatre, avec dix-sept aides et canonniers pour les canons d'alarme, outre l'équipage du phare flottant, et les deux gardiens des dépôts de provisions sur l'île d'Anticosti.

Il n'y a pas encore de sifflets à vapeur dans cette division, cependant la nécessité s'en fait vivement sentir par les temps de brume.

Les deux sifflets d'alarme que l'on construit actuellement, l'un pour le bateau-lumière au récif de l'île Rouge, et l'autre pour la pointe sud d'Anticosti, ajouteront à la sûreté et amélioreront considérablement la navigation dans cette section importante de la Puissance.

Il est fait mention dans le précédent rapport de ce département, du fait que la barque naufragée *Preciosa*, qui avait coulé bas dans le fleuve St. Laurent, près du rivage sud de l'île aux Lièvres, a été enlevée, et que la barque *Glanmore*, qui avait coulé bas près de la station de la quarantaine à la Grosse-Ile, à l'extrémité sud-est de la batture de l'île Marguerite, y était encore, mais qu'on entretenait une lumière sur l'un des mâts de ce navire pour le signaler. Une somme de $2,000 a été votée par le parlement à la dernière session pour l'ôter de cet endroit, et on fit marché avec MM. Rousseau et Paterson, qui, pour cette somme de $2,000 s'engagèrent à l'enlever. Le département a été informé que les entrepreneurs avaient

partiellement réussi dans leur entreprise, et aussitôt que le temps le permettra, on fera l'examen des lieux pour s'assurer si le navire a été entièrement enlevé, ou s'il en reste encore quelque débris. La somme votée par le parlement pour l'enlèvement du *Preciosa* était de $3,000, et le total des dépenses pour cet objet a été de $2,350.07.

Le 5 janvier 1871, M. Edouard Simard a été nommé gardien du phare récemment érigé à la Montée-du-Lac, avec un salaire de $300, y compris les indemnités ordinaires; mais le gouvernement n'a pas encore nommé de gardiens permanents au Rocher-aux-Oiseaux ni aux Sept-Iles; ces deux stations ont été surveillées par des gardiens temporaires.

Une somme de $800 a été votée par le parlement en 1869, pour l'érection de balises en bois entre le Cap-des-Rosiers et la Pointe-aux-Pères, et six grandes balises de bois, de formes diverses furent en conséquence installées pendant l'été de cette année, au prix de $679.19.

Les propriétaires de steamers et autres vaisseaux naviguant dans le St. Laurent, considèrent ces balises d'une grande utilité, à cause de la difficulté qu'ils ont à reconnaître les lieux sur la rive du fleuve, les terres au-dessous de la Pointe-aux-Pères ayant sur une distance de plusieurs milles à peu près la même apparence.

L'attention du département a été attirée l'été dernier sur une coutume assez ancienne de tirer du canon dans l'île de Belle-Ile pour saluer les steamers océaniques de la malle à leur entrée dans les détroits ou à leur sortie, outre les coups de canon que les gardiens doivent tirer dans les temps de brume et de brouillard. Cette coutume était répréhensible, en ce que les capitaines des steamers ne pouvaient savoir si ces coups de canon étaient tirés comme saluts ou s'ils indiquaient l'intention des gardiens de communiquer avec eux; en conséquence les instructions nécessaires ont été données aux gardiens de discontinuer cette pratique, et de ne tirer les canons que lorsqu'ils désireraient communiquer avec les vaisseaux, ou dans les temps de brouillards.

Le nombre des pilotes en activité, sous la surveillance de la Maison de la Trinité de Québec, le 30 juin 1870, était de 235; et le 31 décembre 1870, de 239; durant cette même année onze apprentis pilotes ont subi leur examen suivant la loi, et reçu leurs licences de pilote du fleuve St.-Laurent, pour le port de Québec et au-dessous.

L'état annuel requis par l'acte 12 Vict., chap. 114, de la situation du fonds des pilotes invalides pour l'année finissant le 31 décembre 1870, a été préparé pour être soumis au parlement, et est contenu dans l'appendice (No. 15) qui accompagne ce rapport.

A cette date la situation de ce fonds était comme suit:

Argent prêté et placé	$57,972 02
Intérêt dû	1,280 40
Balance entre les mains du trésorier	3,139 01
	$62,391 43
A déduire les arrérages de pension dus	246 20
Balance au crédit du fonds	$62,145 23

Le nombre des pilotes infirmes ou hors de service, est aujourd'hui de trente-huit. La pension qui leur est accordée varie de $40 à $120, et le montant annuel de ces pensions atteint $3,568.

Dix pilotes ont reçu à même le fonds des secours se montant en tout à la somme de $584. Il y a quatre-vingt-huit veuves de pilotes sur la liste des pensions, qui reçoivent de $40 à $80 chacune par année, en tout $5,908; quarante et un enfants de pilotes reçoivent aussi des pensions, variant de $10 à $48, en tout $852. Le montant de la liste des pensions le 31 décembre 1870, était de $10,328.

Pendant l'année 1870, $10,675.38 ont été payées aux pensionnaires. Les dépenses d'administration du fonds se sont montées à $683.18, y compris une somme de $440 payée au trésorier comme indemnité pour le salaire d'un commis. Les prêts et les placements se montaient à $9,836.27, et l'encaisse se montait à $3,139.01 ; les recettes du fonds pour l'année dernière ont atteint la somme de $24,333.84, y compris la retenue sur le salaire des pilotes, $7,158.27, les amendes $292, les intérêts sur les placements $13,846.54, et la balance de l'année dernière entre les mains du trésorier $3,037.03.

SERVICE DES PHARES ET CÔTES AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ce service au Nouveau-Brunswick est administré par un agent, résidant à St. Jean, sous la direction immédiate du département à Ottawa. Il y a aussi un surintendant qui inspecte les phares, bouées, balises et les hôpitaux de marine. Ces fonctionnaires reçoivent chacun $1,200 par année. Il y avait dans ce district le 30 juin 1870, trente-trois phares, (dont dix-sept étaient des phares de mer en bonne condition) et seize balises et feux de rivière ou de port. Les phares à Dalhousie et à Caraquette ont été mis en activité postérieurement au 30 juin 1870, en sorte qu'à la fermeture de la navigatien il y avait trente-cinq phares en activité dans le Nouveau-Brunswick, savoir: dix-neuf phares de mer et seize balises à feu. Le phare du cap Jourimain, dans le comté de Westmoreland, a été allumé pour la première fois le 15 mai dernier, c'est une bonne lumière de mer, visible en temps clair à une distance de seize milles.

Le 1er avril dernier, M. John Bent a été nommé gardien avec un salaire de $200 par année. La dépense pour ce phare durant la dernière année fiscale a été de $3,383.98; mais il a été fait depuis quelques autres déboursés, qui paraîtront dans les comptes de cette année. Il y avait dans ce district le 30 juin dernier, vingt-sept gardiens et deux aides pour surveiller les trente-trois phares alors en activité. Les lumières sur la rive nord de la province et sur la rivière St. Jean sont éteintes après la clôture de la navigation, durant les mois d'hiver.

Les gardiens des six balises à feu sur la rivière St. Jean, reçoivent $80 chacun de salaire par année. Ces phares de rivière ont été d'une grande utilité aux bateaux à passagers et aux navires qui naviguent dans cette rivière.

Pendant l'année fiscale dernière, $3,303.68, ont été dépensées à Machias-Seal-Island, pour la construction d'un nouveau phare destiné à remplacer l'ancien.

Cette somme comprend le coût de quelques réparations faites à l'ancienne tour à feu qui existe encore ; mais elle ne comprend pas le coût de l'appareil dioptrique, qu'on avait alors de réserve. On regarde cette lumière comme l'une des plus utiles, et d'après les rapports on la peut voir à une distance de trente milles et même au delà.

Il y a deux tours à feu à cette station, afin que les marins puissent en distinguer la lumière de toutes celles d'alentour. Ces deux tours étaient dans un grand dépérissement, et en 1869, l'une d'elles fut démolie, et on en construisit une nouvelle munie d'un puissant appareil dioptrique, plus élevé que le feu de la vieille tour encore debout, dont l'appareil est beaucoup moins puissant. On peut donc apercevoir la nouvelle lumière d'une bien plus grande distance que l'ancienne, et dans un rapport adressé à ce département, l'inspecteur des phares de la division du Nouveau-Brunswick dit que les navires qui entrent dans la baie, peuvent, à moins d'être sûrs de leur position, confondre le feu unique, quand ils le découvrent, avec la lumière américaine de West Quoddy, qui est du même ordre. Il serait fort désirable de remplacer, aussitôt que les circonstances le permettront, l'ancienne tour encore existante par une nouvelle, munie d'un appareil aussi puissant que celui de la tour neuve.

La dépense totale durant l'année fiscale dernière pour la construction du nouveau sifflet à vapeur à la pointe Lapreau, y compris les dépendances, la maison du gardien, le creusage d'un puits et le matériel, a été de$3,701.60 ; la somme votée pour cet objet était de $3,800, ce qui laisse en mains une balance de $98.40. Ce sifflet d'alarme est d'une grande utilité pour les bateaux à passagers qui font le service entre St. Jean et les ports de la frontière américaine, et il contribue beaucoup à la sûreté des nombreux voyageurs qui ne cessent de passer dans son voisinage en toute saison. Les pilotes et les capitaines de navires en parlent très-favorablement. M. J. Christy, mécanicien de ce sifflet à vapeur depuis le 26 novembre 1869, avec un salaire de $400 par année, s'est démis le 31 mars dernier, et a été remplacé par M. J. H. Crosby, avec le même salaire. Il n'y a qu'un seul mécanicien à cette station, et il est aidé dans les temps de brouillards prolongés par le gardien du phare, qui le remplace assez longtemps pour qu'il puisse prendre du repos. L'ancienne lumière d'Escuménac, à l'entrée de la baie de Miramichi, étant d'un ordre inférieur, a été ôtée en septembre 1869, et remplacée par une puissante lumière dioptrique de troisième ordre qu'on avait en réserve. Le coût de ces changements et de l'installation a été de $1,330.54. La nouvelle lumière a donné beaucoup de satisfaction, et on a rapporté à ce département qu'elle a été vue distinctement à une distance de vingt-cinq milles ; cette nouvelle lumière l'emporte de beaucoup sur l'ancienne, d'abord elle est beaucoup plus puissante, et comme elle est d'un ordre différent, on n'est pas aussi exposé à la prendre pour la lumière qui se trouve sur le cap nord de l'île du Prince-Edouard ; ce qu'on dit avoir eu lieu avec l'ancienne lumière.

Six stations dans ce district sont munies de lumières dioptriques, savoir :—Escuménac, Richibouctou, Cap Enragé, Balise de St. Jean, Gannet-Rock et Machias-Seal-Island.

A Richibouctou et à Gannet-Rock, les phares seront sensiblement améliorés pendant la prochaine saison par la substitution d'appareils plus puissants à ceux qui sont actuellement installés à ces stations. On a aussi l'intention d'améliorer le phare de l'île aux Perdrix, qui est du système catoptrique, par la substitution de lampes plus puissantes, car ce phare est l'un des plus importants de tous, par sa position à l'entrée du port de St. Jean, maintenant fréquenté non-seulement par une flotte nombreuse de navires, mais aussi par plusieurs steamers océaniques portant de riches cargaisons de marchandises.

Le sifflet d'alarme à vapeur installé à cette station est le premier du genre établi dans l'Amérique britannique du Nord, et il a donné beaucoup de satisfaction aux personnes intéressées dans la navigation à vapeur du port de St. Jean. Il y a à cette station une chaudière tenue en réserve pour remplacer en cas d'accident celle qui est de service ; il y a aussi un aide-mécanicien pour remplacer le mécanicien dans les temps de brume continue, qui sont fréquents dans le voisinage de l'île. On a récemment installé à cette station une petite machine à vapeur pour scier le bois, et pour monter le bois et l'eau. La distance du débarcadère au bâtiment où se trouve la machine et où on dépose le bois est de 1,050 pieds par une pente très-inclinée, sur laquelle des lisses en bois ont été placées, et cet arrangement est d'une grande utilité pour monter les provisions du débarcadère. L'échafaud servant de débarcadère à cette station a été emporté par le grand coup de mer du mois d'octobre 1869, qui a fait tant de ravages dans cette localité. L'échafaud a été depuis reconstruit et est aussi solide que possible.

Le surintendant recommande fortement de construire en cet endroit un môle ou une jetée : par ce moyen, les petits bateaux pourraient en approcher, et y débarquer du combustible et des provisions pour le phare, le sifflet d'alarme et le département de l'émigration qui a un établissement sur l'île. Dans des cas de naufrage durant les temps d'orage, des bateaux de secours pourraient être lancés à l'eau de cette jetée, ce qu'on ne peut faire maintenant.

Le dommage causé par le ras de marée à la balise-lumière dans l'intérieur de l'île aux Perdrix, a été entièrement réparé, mais le surintendant suggère d'exhausser de six pieds la base de la tour pour prévenir tout accident de ce genre. Lors de ce ras de marée la mer passa par dessus la base de la tour, emportant et arrachant les bardeaux et les planches de l'étage inférieur, et laissant assis sur la charpente nue l'étage supérieur avec la lanterne ; le gardien pour se sauver fut obligé de se réfugier dans la lanterne jusqu'au jour suivant, où il fut secouru. Ce gardien se démit à cette occasion, et M. Elijah Ross (l'un des rameurs de l'équipage du *Paris*,) a rempli les devoirs de gardien de phare à cette balise depuis le 12 octobre 1869.

M. Thomas Kerr a été nommé gardien du nouveau phare érigée sur l'île Caraquette le 20 mai 1870, avec un salaire de $200 par année.

Le 23 octobre 1869, furent faites les nominations suivantes pour les nouveaux phares de Miramichi, savoir :—Francis Russell, gardien des deux balises à feu à la station de Grant, $100 par année ; Thomas Coughlan, gardien des deux balises à feu de la Pointe au Chêne, $100 par année ; T. Lewis, gardien des deux balises à feu de Preston-Beach, $100 par année ; George Davidson, gardien du phare de l'île du Portage, $200 par année.

Des bouées et balises sont entretenues au Nouveau-Brunswick aux frais du gouvernement général dans les endroits suivants, savoir :—Miramichi, Caraquette, Richibouctou, Shédiac, St. George, Bathurst, St. André, Shippégan, Bouctouche, Campbelton, Cocaigne, Baie Verte et St. Jean. Le montant dépensé pour ce service, pendant l'année finissant le 30 juin 1870, a été de $3,711.20. Avant la confédération, ce service était maintenu au moyen d'un droit de tonnage sur la marine marchande, mais ce droit est maintenant aboli.

Les dépenses totales, dans la province du Nouveau-Brunswick, pour l'entretien et la surveillance des phares et le service des côtes, y compris les bouées, balises et sifflets d'alarme à vapeur, pendant l'année dernière, se sont montées à la somme de $27,485.14, contre $23,893, montant des dépenses de l'année précédente. Cette augmentation est due surtout aux dommages causés à plusieurs phares dans le Nouveau-Brunswick par le coup de mer du mois d'octobre 1869, et aux réparations considérables qu'il a nécessitées. Le montant voté par le parlement pour ce service dans les estimés ordinaires de l'année finissant le 30 juin 1870, était de $24,614, et dans les estimés supplémentaires pour la même année de $2,666 ; par un nouveau vote, $600 furent aussi accordées pour des balises dans la rivière St. Jean. Total $27,880 ; balance non dépensée $394.86.

Une station de signaux est entretenue sur l'île aux Perdrix, à l'entrée du port de St. Jean, afin de signaler aux personnes de la ville ayant des intérêts dans la navigation, l'arrivée des navires dans la baie ; mais cela ne cause d'autre dépense que le coût des pavillons, les signaux étant faits par le mécanicien du sifflet d'alarme à vapeur et par son aide. Les signaux maintenant en usage, adoptés le premier août dernier, sont les mêmes que ceux du code international de signaux pour la marine marchande, adopté par le gouvernement britannique et quelques-uns des principaux états maritimes du monde. Aucune taxe n'est imposée au commerce maritime pour le service des signaux à St. Jean ; quoique l'on en exige une des navires de commerce à leur entrée à Halifax, où ce service coûte une somme considérable. On a reçu plusieurs requêtes demandant d'établir dans la ville de St. Jean une station pour la répétition des signaux ; de cette manière les signaux pourraient être expliqués, et les noms des navires entrant dans la baie, inscrits dans un registre tenu à cet effet pour l'information du commerce ; ce sujet est maintenant sous considération. Il semble à ce département que, comme le gouvernement a établi une station de signaux à l'île aux Perdrix, avec tous les pavillons nécessaires d'après le nouveau système, les propriétaires de navires et les marchands de St. Jean qui ont des intérêts dans le commerce maritime, pourraient s'entendre entre eux et prendre les dispositions nécessaires pour tenir dans la cité un registre des signaux transmis par la station de l'île aux Perdrix.

PHARES DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Il y avait dans ce district, à la fin de l'année fiscale dernière, soixante phares, et à la fin de l'année de calendrier, on en avait ajouté un autre à la liste, savoir : le phare de Sissiboo, dans le comté de Digby, faisant un total de soixante et un phares en activité ; quatre autres

nouveaux phares seront prêts à être allumés au printemps, savoir : un à Main-à-Dieu, à l'extrémité ouest de l'île Scattarie ; un à l'île Angonish, dans le comté de Victoria, Cap-Breton ; un au port de St. Anne, dans le même comté, et un autre à Pugwash, dans le comté de Cumberland.

Le nombre des gardiens chargés de surveiller les soixante et un phares en activité, est de soixante et un ; les gardiens des phares dans la Nouvelle-Ecosse n'ont pas d'aides.

Outre ces phares, il y a un puissant sifflet d'alarme à vapeur sur le cap Fourchu, à l'entrée du port d'Yarmouth, qui a été d'une grande utilité aux vaisseaux qui fréquentent cette localité : les brouillards y sont quelquefois si épais, que pendant leur durée la lumière des phares est à peu près inutile. Il y aussi à l'île aux Loup-marins, un puissant sifflet d'alarme à vapeur dont il a déjà été question, et dont le coût total, y compris la dépense des bâtisses et des installations, a été de $4,496.56 ; à l'île Sambro, près de l'entrée occidentale du port d'Halifax, une trompette d'alarme Daboll est mise en jeu par une machine calorique. Il a fallu si souvent mettre cette trompette d'alarme en réparations pendant l'année dernière, que dans le mois de juillet dernier on donna avis public que le service en avait été discontinué. Une trompette d'alarme semblable existait à l'île Cranberry, à l'entrée sud-est du détroit de Canso ; mais il fallait si souvent y faire des réparations qu'on a jugé préférable d'en discontinuer le service, et de construire à sa place un puissant sifflet d'alarme à vapeur. On espère que le nouveau sifflet d'alarme sera en activité de bonne heure au printemps ; jusque-là, la trompettte d'alarme ne sera plus employée à l'île Cranberry. Ces deux trompettes Daboll avaient été établies le 20 septembre 1865, moyennant la dépense de $8,479, par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et quoique que durant les deux ou trois premières années elles parussent fonctionner assez bien, elles ont été depuis si fréquemment dérangées et réparées, qu'elles sont devenues des guides très-peu sûrs et partant dangereux pour les marins dans les temps de brume. Le département se propose de transporter celle qui se trouve à l'île Cranberry sur l'île Sambro, à côté de celle qu'il y a déjà en cet endroit, de manière à en avoir toujours une en réserve pour remplacer l'autre lorsqu'elle ne pourra fonctionner. Sur l'île St. Paul, située à l'entrée sud-ouest du golfe St. Laurent, précisément sur la route des vaisseaux pénétrant dans le golfe par ce passage, il y a deux excellentes lumières dioptriques, que le gouvernement britannique fit installer en 1839. Celle de l'extrémité nord-est de l'île est une lumière blanche et fixe, élevée sur un îlot ou rocher, séparé de la terre ferme par un canal de cinquante pieds de largeur. La seconde est une lumière à feu tournant, construite sur la pointe sud-ouest de l'île, à une distance de près de trois milles de celle qui se trouve à l'extrémité nord-est. Dans ce dernier phare une cloche est mise en branle par un mécanisme pendant les temps de brouillards ; mais en un temps d'orage, on l'entend à peine d'une faible distance, et comme cette cloche est très-vieille, et que le mécanisme est fort usé, le gouvernement, d'après l'avis d'officiers pratiques, a décidé de ne plus s'en servir, car en continuer l'usage, ce serait inviter les marins à se fier sur elle. Comme cette entrée dans le golfe est généralement préférée par les navires à voiles européens à destination du fleuve St. Laurent et des ports de la rive nord du Nouveau-Brunswick, et que l'île St. Paul se trouve presque au milieu de ce passage, enveloppée souvent pendant les mois d'été d'épais brouillards qui causent quelquefois de graves désastres, il est a désirer et je suggère qu'on établisse en cet endroit aussitôt que possible un signal d'alarme

plus puissant, afin de signaler aux navires le voisinage de ses rivages escarpés et hérissés de rochers ; la surface de l'île s'élève de 200 à 450 pieds au-dessus du niveau de la mer, et un violent ressac se fait ordinairement sentir alentour. Si un vaisseau heurte ces dangereux rochers, il est mis en pièces en bien peu de temps.

Le 3 avril dernier, une petite goëlette fut chassée sur les rochers et mise en pièces ; on supposa que l'équipage avait été emporté par la mer avant qu'elle touchât.

Le 16 juin dernier, le navire "Devonshire" fit naufrage sur cette île, mais l'équipage et presque tous les agrès du navire furent sauvés.

Le 14 juin dernier, le navire norvégien "Scandinavian" s'y brisa presque complètement, mais l'équipage et une partie des agrès furent sauvés.

Le 4 septembre dernier, le navire "Rajahgophaul" fit naufrage sur la même île pendant un épais brouillard; en quelques minutes il fut mis en pièces, l'équipage put être secouru et sauvé par le poste de l'établissement de sauvetage, mais dans un état complet d'épuisement.

Le 7 septembre dernier, la barque "Wild Wave" fit aussi naufrage à cet endroit : ses officiers l'avaient dirigée vers la côte pour sauver la vie des hommes de l'équipage. Elle fut mise en pièces en quelques instants.

Outre les phares, le gouvernement entretient sur cette île un établissement de sauvetage, composé d'un surintendant et de quatre hommes ; les maisons d'abri pour les naufragés sont pourvus de vêtements et de provisions, et sans aucun doute plusieurs de ceux qui ont fait naufrage sur cette île dangereuse doivent la vie à cet établissement. Celui-ci est situé vers le milieu de l'île, sur la rive est, et encore tout dernièrement il n'y avait pas de route de communication entre l'établissement et les phares des deux extrémités de l'île. Quelque temps après l'organisation de ce département, le surintendant de l'établissement de sauvetage reçut instruction d'employer ses hommes, quand ils ne seraient pas occupés à des actes de sauvetage, à faire des chemins conduisant à ces deux phares et au rivage ouest, afin de mettre le surintendant en état de communiquer constamment avec les phares, et de fournir plus de facilités aux naufragés pour gagner l'établissement de sauvetage et ses abris. Mon député a visité cette île, ainsi que les autres établissements de sauvetage, et quelques-uns des phares de la Nouvelle-Ecosse, dans le cours de l'été dernier. Il me mande que M. McNeil, le surintendant, a promptement et efficacement rempli les vues de ce département, qu'il a réussi à faire un chemin passable à travers l'île, et qu'il en a commencé un autre conduisant à l'extrémité nord-est, lequel lui sera de plus grande utilité pour visiter et inspecter les phares. Ce chemin sera aussi avantageux pour les marins naufragés, et leur procurera le moyen d'arriver plus facilement à l'établissement de sauvetage, situé sur le côté est de l'île, s'ils font naufrage sur les côtés nord, sud ou ouest. Avec ce système amélioré de communications entre les différentes parties de l'île, qui rendent bien plus facile aux hommes du poste la visite des rivages de l'île, tant par terre que par eau, le département en est venu à la conclusion que le personnel de l'établissement de sauvetage pouvait être réduit sans nuire aucunement à l'efficacité du service. Une occasion s'étant présentée, monsieur Campbell, le gardien du phare sud-ouest de l'île St. Paul, qui avait fait le service en cet endroit pendant 21 ans, fut transféré à une autre station, alors

vacante, de la Nouvelle-Ecosse, et M. McDougall, gardien du phare nord-est, fut transféré au phare sud-ouest, à sa propre demande. Il n'y a pas eu de nouvelle nomination à la situation rendue vacante par l'arrangement précédent, le chef de l'établissement de sauvetage ayant reçu instruction d'employer un de ses hommes comme gardien du phare de la station nord-est; ce qui épargne le salaire d'un gardien. Le surintendant de l'établissement de sauvetage, outre les devoirs de chef de poste, est aussi chargé de la surveillance des deux phares de l'île. Si on pouvait relier à la terre ferme le rocher détaché ou l'îlot sur lequel est le phare du bout nord-est de l'île, on pourrait probablement faire une nouvelle réduction dans le personnel, sans nuire à l'efficacité du service. Il y a aussi un établissement de sauvetage de moindre importance sur l'île Scattarie, qui, il y a quelques années, a été le théâtre de nombreux naufrages. Les devoirs de gardien du phare et de surintendance de l'établissement de sauvetage sont réunis dans la même main. Celui à qui ils sont confiés reçoit un salaire de $820 par année, sur lequel il doit entretenir et payer deux hommes pour l'aider dans les opérations de sauvetage en cas de naufrage. Les années passées, cet arrangement était nécessaire, parce qu'il n'y avait pas d'habitants dans l'île; mais maintenant qu'un nouveau phare va se construire au printemps à la pointe ouest, à une distance de cinq ou six milles seulement de celui qui se trouve à l'extrémité est, et que plusieurs familles de pêcheurs se sont établies sur l'île entre les deux phares, il semble douteux qu'il soit nécessaire de maintenir plus longtemps un établissement de sauvetage à cette station, plutôt qu'à d'autres phares exposés des côtes de la Nouvelle-Ecosse. En cas de naufrage sur cette île, il y aura à chaque extrémité un gardien de phare avec sa famille, outre les familles résidant entre ces deux établissements, de sorte qu'il est probable que les naufragés y trouveraient toujours promptement l'aide et l'assistance nécessaires. Il n'y a eu aucun naufrage sur cette île l'année dernière.

A l'île aux Loups-marins, sur la côte sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, avant que le sifflet d'alarme à vapeur ait été mis en activité, on allouait au gardien du phare une légère somme d'argent, pour qu'il pût se procurer les services d'un batelier pour l'aider à sauver les marins dans les cas de naufrage sur les bords de cette île; des navires se sont souvent perdus dans son voisinage. Maintenant qu'on a remplacé par une puissante lumière dioptrique l'ancienne lumière, qui n'avait pas une force suffisante, et qu'un puissant sifflet d'alarme à vapeur d'un ordre supérieur a été installé en cet endroit, il n'est pas probable que les naufrages soient aussi fréquents, et on a cessé d'employer un assistant. Il y a deux agents du gouvernement chargé de porter secours en cas d'accidents : le gardien du phare et le mécanicien. Une petite somme est allouée pour l'entretien de bateaux à l'île de Vase et à l'île aux Loups-marins, pour servir dans les cas de naufrage, mais le coût d'entretien de ces petits postes de sauvetage n'est qu'une bagatelle.

L'établissement de sauvetage de l'île de Sable se compose d'un surintendant et de 14 employés. Comme plusieurs des constructions avaient besoin de réparations, et que d'autres avaient besoin d'être renouvelées, on a envoyé à ce poste l'été dernier un charpentier, qui doit faire partie du personnel de l'établissement et y demeurer. Il est probable que cet arrangement aura des résultats économiques, car, comme il y a de l'ouvrage pour occuper le charpentier durant toute l'année, cela vaudra mieux que d'envoyer de temps en temps plusieurs

ouvriers, ce qui amènerait des dépenses considérables. On construit en ce moment une nouvelle maison de refuge à la pointe ouest de l'île, pour remplacer l'ancienne, qui s'en va en ruine et qui est presque enfoncée dans le sable. On a aussi besoin d'une nouvelle grange à la station de l'extrémité est, à cause du plus grand nombre de bestiaux qu'on a l'intention d'y garder. On se propose aussi de construire une maison d'habitation avec dépendances et granges à quatre milles environ à l'est de la station principale, où la végétation est excellente.

Mon député a visité cette île l'été dernier en compagnie du surintendant, et a examiné les différentes stations et certaines parties de l'île. Il me mande dans son rapport que le long et étroit banc de sable sur le côté sud du lac Salé, disparaît graduellement, rongé par la mer, qui en certains endroits pénètre par des brêches jusque dans le lac. Tandis que la rive sud disparaît emportée par la mer, des terres nouvelles paraissent se former sur la barre de l'extrémité est de l'île, et la végétation commence à s'y montrer. Depuis la visite de mon député, le mât du pavillon et quelques constructions qui faisaient partie de la station de l'extrémité sud, ont été renversés par l'action de la mer, et il est douteux que l'on puisse maintenir la station en cet endroit. Il est probable qu'il va falloir transférer le gardien et sa famille à la nouvelle station, que l'on se propose d'établir entre la principale station et celle qui se trouve au pied du lac. Cette île, d'une longueur de vingt deux milles environ, sur une largeur d'un mille, dans l'endroit le plus large, est formée de sable blanc, et il n'y pousse ni arbres ni arbrisseaux. Il est très-important, pour les intérêts de la navigation, de la préserver et protéger, car elle offre beaucoup moins de dangers dans son état actuel que si elle était encore amoindrie par la mer. Ce qui contribuerait beaucoup à la sûreté des navires qui passent dans ces parages, ce serait de couvrir l'île d'arbres, si cela se pouvait faire : ils serviraient d'amers aux navires, qui les apercevraient d'une grande distance. Si on pouvait parvenir à y faire pousser un grand nombre d'arbres, ils contribueraient beaucoup à prévenir la démolition de l'île par la mer, et la formation de ces amas mobiles de sable qui s'élèvent çà et là sous l'action du vent comme cela arrive maintenant. Ils seraient aussi un excellent abri pour les bestiaux de l'île. On est à faire tous les arrangements nécessaires pour envoyer à l'île une grande quantité d'arbrisseaux, de saules, et de jeunes arbres de diverses espèces propres à ce sol sablonneux, afin de tenter une expérience et voir s'il peuvent être cultivés. La seule végétation de cette île, à l'exception de quelques légumes de jardin et d'une petite quantité de mil autour des stations, consiste en une grosse herbe drue et une espèce de pois sauvages, qui viennent avec une grande abondance dans quelques parties de l'île. Les chevaux ou ponies sauvages, au nombre de trois ou quatre cents, et les bestiaux se nourrissent principalement de ces pois sauvages. Ces animaux que la pénurie de l'hiver a amaigris, se refont vite pendant l'été. La seule nourriture qu'ils aient en hiver est l'herbe desséchée qu'ils découvrent en grattant la neige avec leurs pieds, et ils n'ont d'autres abris que des monticules de sable pour les protéger contre les violentes tempêtes et les vents terribles qui balayent cette île désolée pendant les mois d'hiver. Comme il nous semblait absolument inhumain de laisser ces pauvres animaux dans des conditions aussi misérables, sans abri ni nourriture convenables pendant les saisons rigoureuses de l'année,—on a décidé de les retirer de l'île aussitôt que les arrangements nécessaires seraient faits, et de les vendre sur la terre ferme, à l'exception du

nombre qu'il en faut pour le service de l'île. Au lieu de ces chevaux sauvages, ce département se propose d'élever plus de bétail, afin d'avoir toujours à portée l'approvisionnement nécessaire de viande, et par ce moyen, d'éviter ces envois considérables de bœuf et de lard salé que l'on a été forcés d'expédier jusqu'à aujourd'hui, pour nourrir le personnel de l'île et les équipages naufragés qui s'y réfugient. Durant l'été dernier le nombre des têtes de bétail était de trente environ, mais à l'automne d'autres bestiaux furent envoyés à l île pour augmenter et améliorer ce troupeau. Les bestiaux expédiés consistaient en deux jeunes taureaux, douze taures six cochons, douze moutons, et une paire de bœufs domptés; ces derniers sont nécessaires pour la culture. Il paraît y avoir dans le voisinage de la station de l'est et des étangs d'eau douce des terrains formés d'une espèce de terre noire, et on fera tous les efforts pour tirer parti de cet avantage. Si, conformément aux intentions de ce département, on construit deux grandes tours à feu aux extrémités de l'île, on devra avoir soin qu'elles soient construites de telles dimensions qu'elles puissent recevoir temporairement les équipages des navires qui pourraient faire naufrage dans ce parage, en attendant qu'on les dirige sur la station principale pour être logés et nourris dans les maisons d'abri. Ainsi chacune de ces tours servira à la fois de phare, d'établissement de sauvetage et de vigie, d'où l'on pourra surveiller l'île presque toute entière; elle servira aussi de balise de jour, visible aux navires d'une distance considérable, longtemps avant la terre elle-même. Leur entretien n'occasionnera qu'une légère dépense, vu que les les lumières pourront être entretenues par le chef du poste et ses hommes, ce qui permettra de se dispenser des services d'autres gardiens de phare.

Le surintendant mentionne dans son rapport trois naufrages survenus l'année dernière. Le 4 février 1870, il a fait rapport de la perte du "Kate Cleather," de Liverpool; ce navire fit naufrage sur la barre nord-est, et fut mis en pièces; on n'a pas retrouvé un seul homme de l'équipage. Le 24 février, la barque *M. and E. Robbins*, de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, fit naufrage sur la côte sud de l'île, près de la station sud, entre 8 et 9 heures du soir, par un temps très-noir. Le premier officier et un matelot se noyèrent; le navire se brisa bientôt après. La cargaison qui consistait en pois, évaluée à $22,000, fut complètement perdue. Le surintendant du poste et le capitaine du bâtiment déclarèrent qu'ils étaient d'opinion que s'il y avait eu un phare sur l'île, la barque aurait pu être sauvée, car le capitaine ignorait qu'il fût si près de cet atterrage. Le brick *Alecto*, de l'île du Prince-Edouard, chargé de sel et de charbon à destination de Liverpool et d'Halifax, se perdit aussi sur la barre nord-est, le 25 mai dernier. L'équipage, les agrès, voiles, ancre, furent sauvés. Le chiffre des dépenses pour l'entretien de l'établissement de sauvetage sur cette île se monte à $6,083.16, y compris la somme de $803.79, prix d'un nouveau porte-amarre. Le gouvernement britannique contribue pour £400 sterling à l'entretien de cet établissement. Outre cette contribution, il y a généralement un revenu annuel de $600 produit par la vente des atocas; on retire aussi quelque chose de la vente des objets naufragés. Le nombre des personnes que le gouvernement entretenait dans cette île le 1er janvier 1870, en y comprenant les familles de quelques-uns des hommes du poste, était de trente-quatre, et le même nombre environ s'y trouve aujourd'hui. Le personnel de l'établissement se compose habituellement de quinze hommes, y compris le surintendant du poste. Les steamers du gouvernement *Druid* et *Lady Head* ont visité l'île

six fois pendant l'année dernière, et le dernier vapeur fera probablement un autre voyage vers la fin de février prochain, pour s'assurer s'il y a eu récemment quelques naufrages sur l'île. La goëlette affretée *Ocean Traveller* visita l'île deux fois dans le cours de l'année dernière, la goëlette *Ida E.* aussi affretée, y fut envoyée de même; ces deux goëlettes y firent en tout neuf visites. Le 3 août dernier, on a vendu 22 ponies de l'île de Sable à Halifax pour la somme totale de $446. Les prix ont varié de $14 à $25, un ponie fut vendu $57.

La majeure partie des phares, dans la Nouvelle-Ecosse, sont d'ordres inférieurs et peu dispendieux, et n'ont pas généralement l'efficacité de ceux des autres parties de la Puissance, à l'exception cependant des deux lumières dioptriques installées sur l'île St. Paul.

Presque toutes les lampes et tous les réflecteurs sont de petites dimensions, à l'exception de ceux qui ont été expédiés de Montréal, ces deux années dernières, et qui sont de grandes et puissantes lampes à réservoir, avec bec circulaire et à courant d'air; ces lampes peuvent consumer de l'huile de qualité inférieure sans fumer beaucoup ni charbonner la mèche. La plupart des lampes en usage dans les phares de la Nouvelle-Ecosse, sont faites pour employer des mèches plates, d'un diamètre de cinq-huitièmes de pouce et d'une puissance éclairante égale à $4\frac{1}{2}$ chandelles; quelques lampes ont des mèches plates plus grosses, égales à $6\frac{3}{4}$ chandelles. On a expédié de Montréal un certain nombre de nouvelles lampes à bec circulaire, d'une force éclairante égale à 27 chandelles, pour être distribuées entre les phares de la Nouvelle-Ecosse, et on a dessein de substituer aussitôt que possible ces grandes lampes aux petites maintenant en usage, dans toutes les principales stations. Les réflecteurs du diamètre de douze pouces dont on se sert dans les phares de la Nouvelle-Ecosse, sont aussi trop petits, et on les changera probablement aussitôt que les circonstances le permettront.

Nombre de gardiens de phare dans cette division durant l'année fiscale dernière....	60
Nombre de personnes employées à l'établissement de sauvetage, indépendamment des gardiens des phares..	25
Mécaniciens et gardiens des trompettes d'alarme à l'île aux Loups-marins, à Yarmouth et à Sambro..	3
Le gardien du phare de l'île Cranberry est chargé du service de la trompette d'alarme qui se trouve à cette station.	
Surintendant des phares..	1
	89

Pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1870, les changements suivants ont été opérés parmi les gardiens de phare dans la Nouvelle-Ecosse. M. Joseph Mundell fut nommé le 18 octobre 1869 gardien du phare de la Pointe-au-Sable, avec un salaire de $400 par année, à la place de William Walsh, renvoyé. Le 27 mai 1870, Mde. Rathburn, gardienne du phare de Horton-Bluff mourut; elle fut remplacée par son fils avec un salaire de $250. Le 12 juillet 1870, M. George Cann, gardien de la station de l'île Flint, mourut, et on choisit pour le remplacer M. Benjamin Heney, salaire, $400. Le 2 août 1860, M. Jacob Smith, gardien du phare de l'île à la Croix étant décédé, fut remplacé par M. Benjamin Reynard avec un salaire de $460. Le 12 décembre 1869, mourut M. William Spencer, gardien de la station

de la pointe Spencer, et son fils Robert A. Spencer fut mis à sa place avec un salaire de $100 par année. Le 18 janvier 1870, M. Robert Fraser, gardien du phare à l'île au Castor, donna sa démission, et M. Norman Campbell, gardien de la station sud-ouest sur l'île St. Paul, fut nommé à sa place, avec un salaire de $420 par année. La place de M. Campbell n'a pas été remplie, et le montant de son salaire comme gardien sur l'île St. Paul sera épargné à l'avenir.

La dépense de l'entretien des bouées et balises dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année finissant le 30 juin 1870, s'est montée à $1,383.50. Plusieurs de ces bouées et balises qui se trouvent dans les ports et les baies, étant d'intérêt local, sont entretenues par les sessions de comtés, mais le gouvernement de la Puissance entretient celles qui sont établies dans l'intérêt de la navigation générale des côtes.

Il y a quatre stations de signaux dans le port d'Halifax pour signaler l'arrivée des bâtiments au large ; ces stations sont établies à l'île Sambro, à Camperdown, à la redoute d'York et à la citadelle, et sont dirigées par les autorités militaires impériales. Les hommes chargés de ce service sont généralement des artilleurs choisis pour leur intelligence et leur bonne conduite. Ces hommes reçoivent de leurs officiers un supplément de solde et des indemnités, qui sont remboursés par le gouvernement de la Puissance aux autorités militaires. La somme payée pour cet objet pendant l'année fiscale dernière s'est montée à $1,469.75, cours de la Nouvelle-Ecosse ; l'année précédente la dépense s'était montée à $1,341.22. Le parlement avait affecté $1,650 à ce service pour l'année fiscale dernière. En vertu d'un ancien acte passé dans la législature de la Nouvelle-Ecosse en 1859, une taxe de cinq shillings courant est encore exigée de tous navires entrant dans le port d'Halifax, à l'exception de ceux qui appartiennent aux autres ports de la Nouvelle-Ecosse, et quoique les montants ainsi perçus ne suffisent pas à couvrir toutes les dépenses, il ne reste cependant que bien peu de chose à payer sur le trésor public. Les recettes à Halifax pour cette branche de service se sont élevées à la somme de $894, laissant à payer par le gouvernement canadien un déficit de $575.75. Le montant perçu l'année précédente était de $972, ce qui accuse une diminution de $78 pour l'année dernière, si on la compare à l'année précédente ; mais il faut remarquer que le nombre de navires de la classe de ceux qui sont sujets à la taxe, entrés dans le port d'Halifax pendant l'année fiscale dernière, fait voir une diminution de 78 sur l'année précédente.

Le nouveau phare récemment construit par le gouvernement du Canada sur la pointe Tupper, vers le milieu du détroit de Canso, a été éclairé pour la première fois le 15 avril dernier. Sa lumière est rouge et fixe, il est d'une grande utilité pour les navires passant par le détroit. Le coût total de sa construction, y compris l'achat de l'emplacement où il est situé, ainsi que les clôtures et l'appareil d'éclairage, a été de $782.60, cours de la Nouvelle-Ecosse ; la somme votée pour cet objet par le parlement du Canada, était de $1,000, cours du Canada. Mon député, qui a visité cette station l'été dernier, me dit dans son rapport qu'il y a grand besoin de construire une maison d'habitation dans le voisinage immédiat du phare, pour le gardien et sa famille, et je crois qu'on devrait en décider la construction. La dépense totale de l'entretien des phares, sifflets d'alarme, stations de signaux, bouées et balises dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année fiscale dernière, a atteint la somme de $49,058.44 ; et celle

des établissements de sauvetage des îles de Sable, St. Paul, Scatterie, de Vase et aux Loups-marins, $10,725.46 : cette dernière somme comprend le coût des nouvelles bâtisses et des réparations faites à l'établissement de l'île St. Paul, savoir : $2,128.54. Le montant dépensé pour l'érection du nouveau phare à la pointe Tupper, l'achat de l'île Pomquet et l'installation d'un nouveau sifflet d'alarme à vapeur à l'île aux Loups-marins, est de $4,582.60. Total de la dépense de ces services pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1870 : $64,366.50, cours de la Nouvelle-Ecosse, ou $62,650.09, cours du Canada. Le montant voté par le parlement pour ces divers services pendant cette même période de temps était de $64,101, ce qui laisse une balance non dépensée de $1,450.91, qui a été reversée dans le revenu général.

Les phares et les établissements de sauvetage des îles St. Paul et Scatterie ayant été dans le principe établis pour l'avantage mutuel et dans l'intérêt du commerce et de la navigation du Canada, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard, la part que chacune de ces colonies devait fournir pour l'entretien de ces établissements, a été réglée par des arbitres qui s'assemblèrent à Miramichi en 1836. La part de l'île du Prince-Edouard, en vertu de cette sentence arbitrale, y compris de légers frais d'administration, fut des trois 103èmes du coût total de l'entretien de ces établissements. La somme à fournir par l'île du Prince-Edouard pour l'année finissant le 30 juin 1870, est de $204,62 ; pour l'année précédente, elle a été de $171.90.

HUILE.

La quantité d'huile nécessaire pour le service des phares de la Puissance pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870, a été de 32,000 gallons, et a été payée 22½ centins le gallon en entrepôt, (les barils compris) la livraison se faisant à Montréal, Québec, Halifax et St. Jean. La plus grande partie de l'huile livrée en exécution de ce contrat a donné satisfaction ; cependant des plaintes sur sa qualité sont arrivées de quelques stations à ce département. Cela était dû probablement à la construction défectueuse des anciennes lampes faites pour brûler de l'huile kérosène américaine, qui est une espèce d'huile plus légère et beaucoup plus dispendieuse que l'huile canadienne dont on se sert maintenant ; mais ce département a adopté comme règle de conduite, d'encourager autant que possible la consommation des produits de manufacture indigène, de préférence aux produits étrangers, et l'huile canadienne a satisfait à tous les besoins du service public, pour la moitié et en certains cas pour un tiers du prix de l'article étranger. On se sert maintenant de lampes meilleures que celles auparavant en usage ; elles consument l'huile canadienne sans noircir la cheminée ni charbonner la mèche, et fournissent une lumière brillante. Une de ces lampes à réservoir, à bec circulaire et à courant d'air, du plus grand modèle de second ordre, donne avec de l'huile canadienne une lumière vive égale à 27 chandelles. On introduit graduellement l'usage de ces lampes dans nos phares à appareils catoptriques. Il y a déjà quelque temps, ce département a pris des informations sur les appareils perfectionnés d'éclairage employés en Angleterre et en France ; mais d'après ce qu'il a pu apprendre, il n'existe pas de lampes pour la consommation de notre

huile canadienne ou de pétrole, qui vaillent les lampes à bec circulaire, lesquelles joignent à une grande force éclairante l'avantage de l'économie.

Le 17 février dernier, ce département mit en adjudication la fourniture en entrepôt de 36,100 gallons de la meilleure qualité d'huile de pétrole pour les phares de la Puissance pour l'année fiscale finissant le 30 juin 1871. L'huile demandée devait supporter l'épreuve de 115 degrés Fahrenheit sans faire explosion, brûler avec éclat, ne pas charbonner la mèche, être débarrassée de toutes substances délétères et demeurer fluide à 10 degrés Fahrenheit. Les futailles devaient aussi être comprises dans le prix de l'huile, et convenablement conditionnées pour ne pas laisser couler l'huile. Des soumissions furent reçues de neuf maisons différentes, et après un essai soigneux des échantillons par les officiers de ce département, on décida d'accepter la soumission de MM. Clarke et Francis, de la raffinerie d'huile de *Cedar Creek*, Woodstock, Ontario, comme la plus avantageuse pour le gouvernement sous les rapports du prix et de la qualité. Ils promirent de livrer de même qualité que les échantillons, 14,500 gallons à Halifax, à 24 centins le gallon; 4,500 à St. Jean, à 24 centins le gallon; 5,500 gallons à Québec, à 22½ centins le gallon; 5,500 à Montréal, à 22 centins le gallon; 2,600 gallons à Hamilton, à 20 centins le gallon, et 3,500 gallons à Sarnia, à 20 centins le gallon. L'huile livrée à Halifax et à St. Jean était de même qualité que les échantillons; mais malheureusement la raffinerie des fournisseurs fut détruite par le feu après qu'ils eurent fait les livraisons requises pour ces deux villes, et ils furent obligés d'acheter d'autres raffineurs une partie de l'huile destinée à Québec et à Montréal. Cette huile, soumise à l'examen, ne se trouva pas de la qualité des échantillons, et le département fut dans la nécessité d'acheter une quantité suffisante d'huile pour remplacer celle-ci, qu'il avait refusée; il paya cette nouvelle huile 27 centins le gallon, droits acquittés, ce qui revenait à peu près au prix fixé par le contrat pour l'huile en entrepôt. Une partie de l'huile destinée aux phares situés au-dessus de Montréal, fut acceptée et délivrée à Hamilton et à Sarnia, à raison de 20 centins le gallon, y compris les futailles; c'est le plus bas prix que le département ait jamais payé pour de l'huile. L'huile que fournirent MM. Clarke et Francis, de leur propre raffinerie, était excellente, et dans les phares où on l'a employée dans des lampes à bec circulaire, elle a donné beaucoup de satisfaction. Les renseignements suivants sur cette huile sont tirés du rapport de l'officier du département qui en a fait l'essai: "Soumise à l'épreuve de vapeur, est non explosive à 115 degrés Fahrenheit, possède une grande force d'éclairage, ne charbonne point la mèche, ne noircit que très-peu la cheminée, se conserve fluide à 10 degrés Fahrenheit, et au point de vue de l'économie possède une valeur de cinq pour cent supérieure à celles des échantillons d'huile les moins économiques qui ont été essayés."

La quantité d'huile nécessaire pour le service des phares de la Puissance, pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1872, sera beaucoup plus considérable que celle qui est requise cette année, à cause du grand nombre de phares de première classe que l'on a ajoutés à notre système d'éclairage, qui exigent une provision considérable d'huile chacun, et qui seront mis en pleine activité cette année. La quantité nécessaire sera d'environ 42,000 gallons, et l'on demandera des soumissions comme d'habitude.

En mars dernier, le département a passé contrat avec la compagnie manufacturière de Starr,

d'Halifax, pour la livraison dans cette ville de 180 caisses à huile en tôle galvanisée, conformes aux modèles fournis par ce département, pour le prix de $10.50 chacune. Ces caisses peuvent contenir 80 gallons d'huile chacune, et bon nombre de ces réservoirs a déjà été distribué aux phares de la Nouvelle-Ecosse, qui n'en étaient pas pourvus auparavant. Comme il est presque impossible de faire des barils parfaitement étanches pour l'huile de pétrole, il était absolument nécessaire par économie de pourvoir les phares de tels réservoirs; et il est probable que l'économie d'huile dédommagera bientôt de cette dépense. Le département a adjugé à MM. Prowse, frères et compagnie, de Montréal, la confection de 58 caisses nécessaires pour Montréal et Québec, à raison de $9.75 chacune, ainsi que la confection des 70 qui étaient requises à St. Jean pour les phares du Nouveau-Brunswick, à raison de $10.50 chacune. Ces réservoirs ont tous été livrés aux endroits convenus et distribués aux stations qui en avaient besoin. Un certain nombre de ces réservoirs sera bientôt nécessaire pour les nouveaux phares bâtis récemment ou en construction, qui seront tous mis en activité dans le cours de la saison prochaine.

STEAMERS DE LA PUISSANCE

Le gouvernement du Canada possède trois steamers de mer, placés sous la direction de ce département, savoir: Le *Napoléon III*, le *Lady Head* et le *Druid*. Le *Napoléon III* est un puissant vapeur à hélice, d'une force combinée de 300 chevaux; son port effectif est de 494.65 tonneaux, son port enregistré de 211.98 tonneaux; il porte deux machines à cylindres oscillants, et a été construit par Napier et fils, de Glasgow, en 1856. Ce vapeur a bien accompli ses services, bien qu'il roule considérablement, et il n'a eu besoin que de quelques réparations depuis qu'il est la propriété du gouvernement. Le pont, le parapet et les épontilles de ce vaisseau sont fort usés et détériorés; il se trouve maintenant à Québec, et le parlement ayant voté les fonds voulus à sa dernière session, on lui fait subir toutes les réparations nécessaires pour qu'il puisse reprendre son service au printemps. La chaudière exigera de nouveaux bouilleurs, elle sera soigneusement inspectée et réparée, ainsi que tout le mécanisme, durant l'hiver. Lorsqu'il sera mis en bassin au printemps, on fera examiner la cale et réparer l'hélice, on ajoutera en même temps deux bandes de bois s'étendant de l'avant à l'arrière, une de chaque côté, au-dessous de la ligne de flottaison, afin d'empêcher le bâtiment de rouler autant qu'il l'a fait jusqu'à présent lorsqu'il était en mer. Ce vapeur a été d'une grande utilité pour approvisionner les phares de mer éloignés dans le golfe, et a aussi rendu d'excellents services lorsqu'il était en bon état en assistant et secourant des navires de la marine marchande surpris dans le Saint-Laurent par des difficultés ou des accidents.

Le *Lady Head* est aussi un vaisseau à hélice en fer, construit en 1857, par les Napier de Glasgow, et portant deux machines à cylindres oscillants de la force combinée de 150 chevaux; son port effectif est de 299.21 tonneaux, et son port enregistré de 168.06 tonneaux. Au commencement de la saison de 1870, ce vapeur fut employé à poser les bouées dans le

fleuve St. Laurent jusqu'au 14 mai; il quitta alors Québec pour Pictou et Halifax, où il alla prendre la place du steamer du gouvernement *Druid*, qui jusque-là avait été stationné à Halifax pour faire le service des côtes de la Nouvelle-Ecosse.

Le vapeur *Druid* est un bâtiment de fer à roues latérales, construit par Todd et M'Gregor, de Glasgow, en 1856, pour le service de rivière; il possède deux machines dites *Steeple Engines*, d'une force de 170 chevaux; son port enrégistré est 165.63 tonneaux. D'un faible tirant d'eau et d'une grande puissance de remorque, ce vapeur est très-propre au service de rivière. Comme sa chaudière était fort usée, et qu'il n'était pas bien propre à la navigation en mer, on ne jugea pas prudent de le tenir à la station d'Halifax, où il lui fallait aller fréquemment loin des côtes, et approvisionner et visiter l'île de Sable. Le gouvernement décida alors de l'envoyer à Québec, où l'on aurait un marché plus avantageux pour le vendre. La vente en fut annoncée par avis public, mais aucune offre approchant de sa valeur ne fut faite; après mûre considération, le gouvernement jugea préférable de le stationner à Québec pour le service de la rivière, à quoi il serait très-utilement employé, plutôt que de le vendre pour un prix trop inférieur à sa valeur. On s'aperçut bientôt qu'il était beaucoup plus propre que le *Napoléon III* pour placer les bouées et approvisionner les phares fluviaux au-dessous de Québec, à cause de son faible tirant d'eau. Il a depuis été employé au service des bouées sur le St. Laurent, sous le commandement du capitaine Marmen, l'ancien commandant du *Lady Head*. Le gouvernement a aussi résolu d'insérer dans les estimés qui seront soumis au parlement à la prochaine session une somme suffisante pour renouveler sa chaudière, augmenter sa vitesse, et y faire toutes les réparations nécessaires. Une somme de $5,000 à $6,000 sera probablement suffisante pour renouveler sa machine et le mettre en excellent état.

Lorsque le *Lady Head* arriva à Halifax, le capitaine Scott, de la marine royale, qui avait auparavant commandé le *Druid*, en prit le commandement, qu'il possède depuis ce temps. Ce vapeur a été principalement occupé à croiser dans les eaux de pêche sur la côte de la Nouvelle-Ecosse, dans le golfe St. Laurent, étant chargé de la surveillance de la police de marine.

Les sommes gagnées par les steamers de la Puissance le *Napoléon III* et le *Lady Head*, en outre des services rendus au gouvernement, ont été de $4,380.90 pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1870. Ces recettes provenaient de services rendus par ces deux vapeurs à des navires en détresse. Les deux steamers stationnés à Québec sont sous la direction de l'agent de ce département résidant en cette ville, qui agit sous les ordres immédiats du département à Ottawa. L'autre steamer en station à Halifax, est commandé par le capitaine Scott, de la marine royale, qui le dirige suivant les instructions de ce département.

Le montant dépensé à la Nouvelle-Ecosse, pour le *Druid*, du premier juillet 1869, au 13 juin 1870, époque où il arriva à Québec, a atteint le chiffre de $16,281.38. La somme dépensée pour le *Lady Head*, dans la Nouvelle-Ecosse, depuis le 14 mai 1870, époque où il laissa Québec, jusqu'au 30 juin 1870, a été de $4,019.95, ce qui fait une dépense totale dans la Nouvelle-Ecosse, pour les deux steamers pendant l'année fiscale finissant le 30 juin 1870, de $20,301-33. La somme dépensée à Québec pour les deux vapeurs qui y ont stationné, durant la même période a été de $34,549.49, ce qui fait une dépense totale de $54,850.82, pour les trois vapeurs de la Puis-

sance pendant l'année fiscale dernière. Le subside accordé par le parlement pour l'entretien de ces trois vapeurs était de $55,000; il reste donc une balance non dépensée de $149.18.

Le salaire de l'agent à Québec, soit $1,200, et celui d'un commis et surveillant, soit $600, sont portés au débit des deux steamers stationnés en cet endroit. Cet agent remplit beaucoup d'autres devoirs que ceux qui ont rapport aux deux steamers: il fait les déboursés et tient les comptes de la police fluviale et de la police de marine pour la protection des pêcheries, et ceux des nouveaux phares, et il accomplit toutes les autres choses que ce département peut l'employer à faire comme son agent à Québec. A l'avenir ses devoirs seront encore plus étendus, car il devra s'occuper de l'administration de tous les phares dans le fleuve depuis Portneuf et dans le golfe St. Laurent. Ces devoirs étaient remplis auparavant par la Maison de la Trinité, mais sont maintenant attribués par la loi à ce département.

Les seuls autres vapeurs de la Puissance sous l'administration de ce département, sont le steamer *Richelieu*, au service de la Maison de la Trinité de Montréal, et le petit steamer à hélice mis au service de la police fluviale à Québec.

Le vapeur *Richelieu* est surtout employé à poser les bouées, à desservir les bateaux-lumière sur le lac St. Pierre, et à transporter les officiers de la maison de la Trinité, lors de leurs visites officielles des phares. Encore que ce soit un vieux bateau, il est tenu en excellent état et est très-utile pour le service auquel il est affecté. Comme l'étendue sur laquelle la Maison de la Trinité de Montréal exerce sa surveillance est d'environ 200 milles, le service des bouées qui devient plus important chaque année, a besoin pour être efficace d'un petit vapeur pour placer et replacer les bouées dans le chenal. On stationne ce petit vapeur, lorsqu'il n'est pas en activité de service, dans un endroit central, afin de pouvoir le dépêcher sans retard sur quelque point que ce soit du district, pour replacer les bouées qui ont pu dériver, ou être emportées par des navires ou des radeaux. Son entretien coûte peu de chose, sa dépense totale, pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1870, n'ayant été que de $4,122.92, y compris les gages, les provisions, le combustible, une petite pompe neuve, les réparations et l'assurance. Le petit yacht à vapeur au service de la police fluviale a été d'une grande utilité pour faire la police au milieu de la flotte, se rendre auprès des navires qui ont appelé par signaux le secours de la police, donner la chasse aux chaloupes des embaucheurs, et remplir plusieurs autres devoirs de cette nature. Il épargne ainsi aux hommes de police le dur travail de ramer de longues distances dans des chaloupes. Sa vitesse était d'abord de huit ou neuf milles à l'heure, mais l'hiver dernier, il a été muni d'une hélice plus puissante, qui lui permet d'atteindre une vitesse de dix milles à l'heure. Il n'occasionne qu'une dépense insignifiante; ses frais d'entretien et de réparation, pendant l'année fiscale dernière, ne se sont montés qu'à $1,873.46, y compris le salaire du mécanicien, mais non celui de l'équipage, car il est monté par des hommes de la police fluviale. La dépense totale faite par ce département pendant l'année fiscale dernière, pour les cinq steamers de la Puissance placés sous sa surveillance, s'est élevée à $60,847.20.

Le montant dépensé, pour les vapeurs de la Puissance stationnés à Québec, pendant les trois années fiscales où ils ont été sous la direction de ce département, a été comme suit;—

Année finie le 30 juin 1868..................................$69,026.73
" " " 1869.................................. 36,837.85
" " " 1870.................................. 34,549.49

Les canonnières à vapeur appartenant à la Puissance et stationnées sur les lacs, sont placées sous le contrôle du département de la milice et de la défense. On trouvera dans l'appendice No. 7 un état des services exécutés durant l'année finissant le 30 juin 1870, par les vapeurs *Napoléon III*, *Lady Head* et *Druid*, pendant leur stationnement à Québec.

Le compte-rendu des mouvements du *Lady Head* et du *Druid* pour le temps qu'ils ont été employés sur la station d'Halifax au service des pêcheries sera compris dans le rapport que doit faire le capitaine Scott de ses opérations pendant qu'il avait le commandement de ces vaisseaux.

OBSERVATOIRES.

Les seuls observatoires sous la surveillance de ce département, qui soient soutenus par le gouvernement du Canada principalement dans l'intérêt de la marine, sont ceux de Québec et de St. Jean, Nouveau-Brunswick. L'observatoire de Québec est sous la direction du commandant Ashe, de la marine royale, qui en est chargé depuis 1850. Pendant la saison de navigation, le *time-ball*, sur la citadelle, indique le temps aux navires devant Québec, tous les jours, à 1 heure, les dimanches exceptés. Il y a aussi un observatoire à la ferme Bonner, près Québec, où se trouve un très-bel équatorial. Outre le soin de donner le temps aux navires, le directeur s'est occupé pendant l'année dernière d'observations astronomiques sur la constitution physique de la lune, et de photagrap hiecéleste, etc., comme on peut le voir dans son rapport, Appendice No. 4. Le directeur de l'observatoire à Québec reçoit $1,402.68 de salaire, il a aussi l'usage de la vieille maison ou cottage qui se trouve sur la ferme Bonner ; le salaire de son assistant, est de $491.40. La dépense totale pour ce service à Québec, pendant l'année fiscale dernière, a été de $2,400, montant du crédit accordé par le parlement. Les observations météorologiques faites par le commandant Ashe, à l'observatoire de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1870, sont contenues dans un appendice à la suite de son rapport.

Le *time-ball* de l'observatoire récemment érigé par le gouvernement de la Puissance sur le fort Howe, St. Jean, Nouveau-Brunswick, a été mis en activité le 1er juin dernier. Tous les jours de l'année (les dimanches exceptés) à une heure moins quinze minutes la boule est hissée à mi-mât ; à une heure moins une minute, elle est hissée à la tête, et à une heure, temps moyen de l'observatoire, on la laisse tomber. Par ce moyen on donne aux navires dans le port l'occasion d'éprouver et de corriger leurs chronomètres. Cette boule est aussi très-utile aux propriétaires de moulins, de manufactures et de chantiers de marine du voisinage, qui se règlent sur elle. A une heure, au moment où la boule tombe à l'observatoire de St. Jean, le temps moyen de Greenwich est de 5 heures 24 minutes et 15 secondes. A l'observatoire de Québec, lorsque la boule tombe à une heure, le temps moyen de Greenwich est de

de 5 heures 44 minutes 49 secondes. Le parlement avait affecté un crédit de $750 à l'observatoire de St. Jean pour l'année fiscale dernière ; cette somme a été entièrement dépensée, et comme il restait encore des dettes à payer, il a fallu insérer une somme de $621.98 dans les estimés supplémentaires de l'année courante, afin de payer la balance des frais d'établissement de cet observatoire. Le 18 mai 1870, M. George Hutchinson, jnr., a été nommé par le gouvernement directeur de cet observatoire, avec un salaire de $500 par année ; il faut aussi nommer un gardien de l'édifice ; ce qui laissera bien peu de chose pour le combustible et les autres dépenses ordinaires. Un crédit de $800 a été affecté à ce service pour l'année courante, mais cette somme suffira seulement à payer les salaires du directeur et du gardien, et les autres dépenses nécessaires de l'établissement ; il ne restera rien pour acheter des instruments chronométriques, qui sont très-nécessaires afin de constater le temps sur le lieu. Il n'y a aucun de ces instruments à l'observatoire ; chaque jour avant de s'y rendre, le directeur est obligé de déterminer le temps avec ses propres instruments et de l'apporter au moyen d'un chronomètre. On devrait pourvoir cet établissement d'une bonne lunette méridienne et d'une horloge sidérale, aussitôt que le crédit nécessaire aura été voté par le parlement. La lunette méridienne dont on se sert à présent à l'observatoire de Québec a été prêtée par l'observatoire de Greenwich, mais les horloges de l'établissement appartiennent au gouvernement de la Puissance.

Le parlement avait affecté à la création d'un observatoire à Halifax une somme de $750 pour l'année fiscale dernière ; ce montant n'étant pas suffisant pour établir un observatoire convenable avec un *time-ball*, il n'en a été rien dépensé, et on a jugé à propos de différer toute action à ce sujet, jusqu'à ce qu'on se soit assuré si l'observatoire de St. Jean rend assez de service à la marine du port pour justifier la dépense de son entretien. Il y a quelque temps, un terrain fût offert gratuitement sur le port, du côté de Dartmouth, en cas que l'on voulût établir un observatoire à Halifax, et il est probable qu'on pourrait encore obtenir ce terrain.

Il y a trois autres observatoires en Canada, (outre ceux de Québec et de St. Jean), qui reçoivent une subvention du gouvernement de la Puissance ; mais comme ces établissements ne sont pas spécialement affectés aux intérêts de la marine, ce département n'exerce sur eux aucune surveillance. L'observatoire de Toronto reçoit $4,800 du gouvernement du Canada, et ceux de Kingston et de Montréal $500 chacun par année. Le professeur Kingston, de l'université de Toronto, prend en ce moment les dispositions nécessaires pour obtenir les observations météorologiques faites à jours et heures fixes pendant l'année aux différents observatoires de la Puissance, à certains points du chemin de fer Intercolonial, et aux phares éloignés des côtes de la mer et des grands lacs, observations qui seraient ensuite réunies, dressées par tables et publiées pour l'instruction générale. Ce département coopère activement avec lui dans le but de fournir à la marine de la Puissance, sur les vents et les orages, des données qui peuvent être d'une grande importance pour la marine, en faisant connaître par la publicité les lois qui gouvernent ces perturbations et en mettant ainsi nos marins en mesure de se préparer à temps. Ces observations seront faites par les officiers de ce département à différents points sur les côtes de la mer et les lacs dans l'intérieur, depuis l'île de Sable et

Belle-Isle dans l'Atlantique, jusqu'à l'île St. Ignace dans le lac Supérieur ; elles seront sans aucun doute extrêmement intéressantes pour les hommes de la science en ce pays, et pour nos marins, dont la sûreté dépend tant de la connaissance pratique et approfondie de ces matières. Si ce projet réussit, j'espère qu'il sera suivi bientôt de l'organisation d'un système complet de signaux d'orage, qu'on installera dans quelques-uns de nos ports de mer les plus considérables ; ces signaux avertiront les marins et les pêcheurs de l'approche des orages sur nos côtes, orages qui causent si souvent par leur violence des pertes nombreuses d'existences et de biens.

L'amiral Fitzroy, sous la direction du gouvernement anglais, a étudié avec beaucoup de succès la loi des tempêtes, et les moyens d'avertir de leur approche les marins, mais depuis sa mort l'emploi des signaux d'orage a été momentanément suspendu pour attendre le résultat des recherches faites par une commission d'hommes de la science, chargée par le gouvernement anglais de poursuivre ces études.

Le mode suivi par l'admiral Fitzroy paraît avoir la confiance du commerce et de la marine du Royaume-Uni, qui en demandent avec instance la continuation ; il est donc probable qu'il sera de nouveau mis en opération sous la surveillance d'hommes de la science, qui en ont étudié le fonctionnement, de concert avec la Société Royale d'Angleterre.

AMÉLIORATION DES PORTS.

Le parlement du Canada a passé en 1869 un acte (32 et 33 Victoria, chap. 40), intitulé : " Acte établissant des dispositions pour l'amélioration des havres et chenaux dans certains ports des provinces de la Puissance ;" cet acte donne pouvoir au gouverneur en conseil d'imposer, par voie de proclamation, sur les navires entrant dans certains ports y dénommés un droit de dix pour cent au plus par tonneau pour l'amélioration de ces ports, les navires de cent tonneaux et au-dessous devant payer le droit une fois seulement par année, et ceux de plus de cent tonneaux, deux fois.

Les agents préposés au recouvrement de ce droit sont tenus de rendre compte de leurs recettes au ministre de la marine et des pêcheries, et le ministre est obligé de dresser annuellement, pour les soumettre au parlement à sa prochaine session, un rapport et un état des deniers reçus, en vertu de l'acte et de la proclamation, ainsi que des sommes affectées et dépensées (s'il y en a eu) pour l'amélioration des ports.

Le 9 juillet 1869, le gouverneur en conseil fit une proclamation imposant un droit de 10 pour cent par tonneau sur les navires à leur entrée dans les ports de Bathurst et de Richibouctou, province du Nouveau-Brunswick ; et le 1er avril 1870, une proclamation semblable a été lancée par le gouverneur en conseil, imposant le même droit sur les navires à leur entrée dans les ports d'Amherst, et dans le Havre-aux-Maisons, îles de la Madeleine.

Voici le montant des recettes perçues dans ces ports pendant l'année expirée le 30 juin 1870 :

Bathurst.....................	59 navires.	10,026 tonneaux.		$1,002.60
Richibouctou................	90 "	19,784	"	1,978.40
Amherst......................	118 "	4,839	"	483.90
Havre-aux-Maisons.........	"	597	"	59.70
				$3,524.60

A Bathurst, aucune dépense n'a été faite en vertu de l'acte, pour l'amélioration du havre, pendant l'année terminée le 30 juin 1870. J'espère que l'on fera les arrangements nécessaires pour exécuter les intentions de l'acte dans ce havre, et dans celui de Richibouctou, pendant la saison prochaine. Il n'a rien été dépensé en vertu de cet acte, en améliorations permanentes, dans le port de Richibouctou, durant l'année précitée; mais une dépense temporaire de $2,000 a été faite par des intéressés, en employant un remorqueur pour faciliter la navigation du port, et cette somme a été comprise dans les estimés de l'année finissant le 30 juin 1871, votée par le parlement et payée durant l'année fiscale courante. La recette à ce port n'a produit que $1,978.40, pendant l'année qu'on s'est servi de ce remorqueur, et est en conséquence inférieure de $21.60 au montant payé. Dans le port d'Amherst, îles de la Madeleine, le département des travaux publics a dépensé $600 en vertu de cet acte, pour faire sauter des rochers dans le chenal, etc., mais la recette dans ce port n'a produit que $483.90. Une nouvelle somme de $1,156.74 a été dépensée dans ce port pour le même objet, par le département des travaux publics, entre le 1er juillet et le 31 décembre 1870, et payée sur le crédit de $4,000 voté par le parlement pour l'année finissant le 30 juin 1871, pour le port d'Amherst et le Havre-aux-Maisons.

Aucune dépense n'a été faite en vertu de cet acte pour l'amélioration du Havre-aux-Maisons, pendant l'année terminée le 30 juin 1870, ni depuis cette époque. Les recettes perçues en cet endroit en vertu de l'acte pendant l'année fiscale dernière n'ont produit que la faible somme de $59.70.

Pendant la dernière session du parlement, un acte (33ème Victoria, chap. 20) pour amender et étendre l'acte établissant des dispositions pour l'amélioration des havres et chenaux dans certains ports des provinces de la Puissance, a été passé et sanctionné le 12 mai 1870. Cet acte introduit un changement important par rapport à l'époque où le droit doit se payer. Par la section 2me de l'acte primitif, ce droit était payable une fois dans l'année fiscale, (à commencer du 1er juillet de l'année de calendrier), par les navires de cent tonneaux ou au-dessous, et deux fois par les navires de plus de cent tonneaux. Cette disposition était dure dans certains cas, et il convenait de faire des changements; c'est ce qu'on a fait par le dernier acte, et maintenant le droit sur un navire de 100 tonneaux et au-dessous, n'est exigible qu'une fois en 12 mois de calendrier, à compter du jour où le dernier paiement a été fait, et pas plus de deux fois dans l'espace de douze mois de calendrier pour les navires de plus de cent tonneaux.

L'acte d'amendement étend aussi l'effet de l'acte primitif à la baie d'Aspy ou port du Cap-Nord, et à la baie du Sud, Ingonish, situés dans le comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse, mais

il n'y a pas encore eu de proclamation autorisant la perception du droit dans aucun de ces ports.

Les seuls ports qui ont été mis par proclamation sous l'empire de ces actes, et où le droit de tonnage a été perçu, sont ceux de Bathurst, de Richibouctou, le port d'Amherst et le Havre-aux-Maisons.

On trouvera un état des recettes et des dépenses de cette branche du service public, tel que requis par la loi, dans l'appendice No. 20.

POLICE DE PORT ET DE RIVIÈRE.

Par l'acte 31 Vict., chap. 62, un droit de tonnage de trois cents par tonneau est imposé sur tous les navires à leur entrée dans les ports de Québec et de Montréal, pour le maintien d'un corps de police de port à chacune de ces villes. Les navires de cent tonneaux et au-dessous paient le droit une fois l'année, et ceux de plus de cent tonneaux deux fois. Comme ce service est considéré être dans l'intérêt d'une industrie particulière et de la nature d'une police locale, on n'a pas jugé à propos de le mettre à la charge du revenu du pays. On imposait avant 1868, pour son maintien, un droit d'un denier par tonneau sur tous les navires océaniques aux deux ports; mais la recette était de beaucoup au-dessous de la somme que le gouvernement avait à dépenser pour cet objet. L'acte de 1868 a accru d'une manière assez sensible le montant des recettes; et certains changements dans l'administration du service ont amené une réduction considérable des dépenses, sans nuire en aucune manière à l'efficacité de la force de police. A Québec, où la tache était le plus difficile, à cause de la plus grande étendue du port, on a jugé à propos d'avoir un petit pyroscaphe, pour épargner aux hommes le pénible travail de conduire à la rame les chaloupes de police, dans leurs courses au milieu de la flotte. Le corps de police de Québec se composait en premier lieu d'un constable en chef et de 37 hommes, mais on l'a réduit depuis à un constable en chef, un mécanicien pour le pyroscaphe, et vingt-trois hommes, en tout vingt-cinq hommes. Le corps de police à Montréal était autrefois de même force que celui de Québec; mais on l'a aussi réduit à vingt-cinq hommes, le chef compris. A la fermeture de la navigation, le corps de police de Québec a été licencié, le chef seul étant retenu. A Montréal, le chef de police et deux sergents ont été retenus et ont reçu leur paie pendant l'hiver dernier, afin de continuer leur surveillance sur les bateaux à vapeur et les autres navires hivernant dans le canal. Pour cet hiver, on a cru à propos de retenir le chef et les quatre sergents pour faire ce service.

L'acte mentionné plus haut, en vertu duquel le droit de tonnage est exigé, pourvoit *inter alia* à ce que ces droits ainsi perçus soient appliqués, sous le contrôle et la direction du ministre de la marine et des pêcheries, à payer les dépenses d'entretien de la police des ports de Québec et de Montréal, et à ce que le ministre transmette au gouverneur-général un rapport et un état annuel des recettes et dépenses faites conformément au dit acte, pour être mis devant le parlement. La recette du droit de tonnage pendant l'année fiscale expirée le 30

juin 1870, a été à Québec de $20,883.51, contre $19,908.42 perçus l'année précédente; la recette à Montréal pendant la même période a été de $3,113.17 contre $2,044.41 de l'année précédente. La recette totale dans ces deux ports a donc été pour l'année fiscale dernière de $23,996.68, contre $21,952.83 perçus l'année précédente, ce qui fait un surplus de $2,043.85 pour l'année dernière comparée avec la précédente.

La dépense du service de la police pendant la même période à Québec, y compris le salaire du chef et l'entretien et les réparations du pyroscaphe, a été de $1,873.46, et la paie de la force de police, avec la dépense de leur uniforme de service, a été de $9,038.32, contre $12,623.59 en 1869; cette dernière somme comprenait cependant le paix d'achat du pyroscaphe, soit $1,500.

La dépense à Montréal pendant l'année fiscale dernière, y compris le salaire du constable en chef, et le coût de l'habillement, a été de $9,423.21, contre $9,735,53. Le coût total du maintien de ce service à ces deux ports, a été pendant l'année fiscale dernière, de $18,461.83, contre $22,358.91 pour l'année précédente, ce qui fait une réduction dans les dépenses de $3,897.08 pour l'année dernière comparée à l'année précédente.

La raison pour laquelle le produit de ce droit de tonnage est si faible à Montréal, si on le compare à celui de Québec, et pour laquelle les dépenses à Montréal excèdent tant les recettes, est que plusieurs des gros navires à destination de Montréal font leur déclaration à la douane de Québec, avant de remonter le fleuve, et sont en conséquence obligés d'acquitter leur droit de tonnage à Québec, ce qui augmente les recettes de cette dernière place, et diminue d'autant celles de Montréal.

A Québec, le constable en chef recevait pour l'année fiscale dernière, un salaire de $600, mais on a considéré que ce salaire n'était pas en proportion de la somme de travail accomplie, et de la responsabilité attachée à cet emploi; et son salaire a été porté à $800 par année, le 1er juillet 1870. Le constable en chef à Montréal a reçu $2.50 par jour pendant l'année, ce qui fait $912.50 par année. Le crédit voté par le parlement pour ce service dans les deux ports pour l'année fiscale dernière était de $23,440, et la dépense n'a été que de $18,461.83.

Dans le budget de l'année fiscale dernière, préparé par ce département pour être soumis au parlement, on estimait le revenu de ce droit de tonnage à $24,200, mais les recettes réelles n'ont atteint que la somme de $23,996.68.

Voici l'état des recettes et des dépenses de cette branche du service, pendant les deux années fiscales dernières:

	Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirant le 30 juin 1869	$21,952 83	$22,358 91
" " 1870.........	23,996 68	18,461 83
	$45,949 51	$40,820 74
Surplus des recettes sur les dépenses		5,128 77

Pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1868, avant que des arrangements aient été faits par ce département, pour l'administration de cette branche du service public, les recettes des droits de tonnage, alors exigibles n'étaient que de 11,918.76 et les dépenses d'entretien de $27,148.35; de cette différence entre les recettes et les dépenses, résultait un déficit de $15,229.59, qu'il fallait couvrir à même le revenu général du pays. Cependant, sous la gestion actuelle, l'état de ce fonds présente une apparence plus satisfaisante; et grâce à une réduction prudente et bien entendue des dépenses, qui est loin d'avoir nui à l'efficacité du service, la contribution des navires qui visitent ces ports suffit non-seulement à couvrir toutes les dépenses de ce service, mais laisse encore dans la mains du gouvernement un surplus qui est employé aux dépenses imprévues comme aux dépenses nécessitées par le service de la navigation. On trouvera à l'appendice No. 11 l'état de ces recettes et dépenses.

MARINS MALADES ET DÉNUÉS DE RESSOURCES.

Par l'acte 31ème Vic., chap. 64, intitulé, " Acte concernant le traitement et les secours à donner aux marins dans les cas de maladie et de détresse," tout navire entrant dans un des ports des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, sont tenus de payer au gouvernement du Canada deux cents par tonneau pour l'assistance des marins malades et dénués de ressources; les navires de 100 tonneaux ou moins ne devant payer ce droit qu'une fois l'année, et ceux de plus de 100 tonneaux deux fois l'année. D'après cet acte tout homme de l'équipage d'un navire par lequel ce droit de tonnage a été acquitté, qui se trouve dans un port de ces provinces dans un état de maladie ou de détresse et qui a besoin d'un traitement médical, est assisté par des officiers du gouvernement qui le placent dans un bon hôpital de marine, ou hôpital public; s'il n'y a pas d'hôpital, le percepteur des douanes l'envoie à quelque hôpital public situé à une distance raisonnable; et s'il n'en existe aucun, dans une maison publique ou privée. Tous marins naufragés ou sans ressources ayant leur domicile en Canada et appartenant à des navires canadiens, qui sont trouvés à l'étranger, sont habillés, nourris et repatriés, et toutes leurs dépenses payées sur ce fonds.

Ce droit de tonnage n'existe pas dans les ports d'Ontario, et il ne se fait pas de dépenses pour les mariniers malades ou sans ressources dans cette province, à l'exception d'un crédit de $500 qui a été voté par le parlement dans les estimés de l'année fiscale expirée le 30 juin 1870, pour venir en aide aux marins malades à l'hôpital de Ste. Catherine. Le montant de ce crédit, cependant, n'a pas été pris sur les droits de tonnage perçus dans les trois provinces maritimes pour les marins malades, mais a été payé à même le revenu public de la Puissance.

Postérieurement, à la passation de l'acte des marins malades et en détresse de 1868, des doutes se sont élevés, sur la question de savoir si les navires naviguant d'un port à un autre dans la même province étaient assujétis à ce droit, et un cas s'étant présenté dans la province de Québec, où le paiement de ce droit a été refusé, la question a été portée devant les tribunaux de cette province, qui ont jugé que les navires faisant le commerce ou le cabotage entre les

ports de cette province, sont exempts du paiement du droit sous la loi existante. Dès lors il a été nécessaire d'adopter une pratique semblable pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, et après mûr examen, on a jugé à propos d'exempter par une loi du droit de tonnage les navires qui font habituellement le commerce dans le voisinage du domicile des gens de l'équipage, et n'envoient que bien rarement des malades aux hôpitaux de marine. En conséquence un bill a été préparé par ce département, et soumis aux chambres par le gouvernement. Il est devenu loi le 12 mai 1870, sous le titre : " Acte pour amender l'acte concernant le traitement et les secours à donner aux marins dans les cas de maladie et de détresse (33 Vic., chap. 19). En vertu de cette loi, les navires faisant le commerce de cabotage en Canada, seront exemptés du droit à leur arrivée dans un port de l'une des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, lorsqu'ils viendront d'un autre port de la même province, ou à leur arrivée dans les ports d'Ontario. L'acte porte aussi, que les marins malades appartenant aux navires exemptés n'auront pas droit d'être secourus sur les fonds qui proviennent de cette taxe.

La recette totale de cette branche de service public a été de $31,410.46, pour l'année expirée le 30 juin 1870, comme le constatent les rapports des agents de ce département chargés de faire la perception de ces droits. Le montant reçu par le receveur-général, et qui figure aux comptes publics, diffère légèrement de cette somme; cela provient probablement de ce que des perceptions faites pendant l'année fiscale dans quelques-uns des petits ports n'ont été versées dans la caisse publique que quelque temps après l'année expirée. Dans la somme totale des recettes, Québec a contribué pour $17,776.17; le Nouveau-Brunswick pour $7,446.41; et la Nouvelle-Ecosse pour $6,187.88. Cette branche de service a produit dans l'année expirée le 30 juin 1869, une somme totale de $31,353.78, et dans l'année expirée le 30 juin 1868 une somme de $21,049.68.

Les marins malades, au port de Québec, sont traités et secourus à l'hôpital de marine et des émigrants de cette ville. Cet hôpital est sous la surveillance et le contrôle du département de l'agriculture, et est affecté non-seulement à la réception des marins malades, mais aussi des émigrants et des habitants de la cité de Québec.

La dépense totale de cet hôpital pendant l'année fiscale dernière a été de $21,359.61, sur lesquelles $3,000 environ pour arrérages. Le gouvernement local de la province de Québec contribue annuellement pour une somme de $4,000 au soutien de cet établissement en considération des dépenses que fait l'hôpital pour le traitement et le soin de malades de la province de Québec. Les malades payants ont fourni à la recette une somme de $117.50. Reste une somme de $17,242.11, qui a été à la charge du gouvernement du Canada. Sur ce montant les autorités de l'hôpital estiment que les dépenses de traitement des marins admis pendant l'année fiscale ont été de $12,079.33. Ce département a payé pour le traitement des marins malades dans les autres ports de la province de Québec pendant la même période, Montréal compris, $1,923.54, et pour les marins naufragés ou dénués de ressources, $549.92, ce qui forme en total une dépense de $14,552.79. Déduction faite de cette dernière somme du montant perçu dans la province de Québec savoir, $17,776.17, il reste un surplus de recettes de $3,223.38, après qu'on a eu pourvu au traitement et aux besoins des marins malades ou dans la détresse ayant droit d'être secourus en cette province.

A Montréal, les marins malades sont bien soignés à l'Hôpital-Général, où le traitement est excellent, moyennant $4.20 par semaine. Pendant l'année fiscale dernière $1,107 ont été payées à cette institution pour ce service. La dépense des marins malades à l'hôpital de Québec a été en moyenne de $6.86 par tête, par semaine. Le traitement à cet hôpital n'est pas moins bon, bien qu'il soit un peu plus dispendieux qu'à l'Hôpital-Général de Montréal.

La dépense totale pour les hôpitaux de marine et l'assistance des marins malades et dénués de ressources dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année fiscale dernière, a été de $7,882.24 ; sur cette somme $4,253.06 ont été dépensées pour l'hôpital de marine de St. Jean. On entretient aussi exclusivement pour les marins malades de petits hôpitaux de marine à St. André, à Miramichi, à Richibouctou et à Bathurst. L'hôpital de marine de St. Jean est affecté exclusivement pour les marins malades ; ses installations sont excellentes ; de beaux terrains l'entourent. Il est administré par des commissaires sous la direction de ce département. La dépense a été un peu plus forte que d'habitude, à cause de la nécessité où l'on s'est trouvé de faire de nouvelles clôtures sur une partie des terrains, pour remplacer l'ancienne renversée par un coup de vent. Les dépenses d'entretien des marins malades à cet hôpital, avec celles des réparations aux bâtisses, clôtures, etc., pendant l'année fiscale dernière, se sont élevées en moyenne à $9.66 par tête par semaine. Déduction faite des droits de tonnage, reçus dans le Nouveau-Brunswick, soit $7,446.41, du montant dépensé, soit $7,882.24, on a un surplus de dépenses sur les recettes de $435.83, pour cette branche de service dans cette Province. Il y a un excédant de recettes sur les dépenses dans les deux autres provinces. Il est probable que l'on pourra faire de nouvelles dispositions pour équilibrer les recettes et les dépenses au Nouveau-Brunswick.

Il n'y a pas d'hôpitaux de marine dans la Nouvelle-Ecosse. Les marins malades sont soignés à Halifax dans l'hôpital provincial et de ville, moyennant $5 par semaine. Aux autres ports les percepteurs des douanes en prênnent soin, et font les arrangements nécessaires pour les placer dans des pensions privées.

Les recettes de ce service pendant l'année fiscale dernière à la Nouvelle-Ecosse, ont été de $6,187.88, cours du Canada, et la dépense de $4,594.31 ; ce qui fait pour cette province un surplus de recettes sur les dépenses de $1,593.57. 826 marins malades ont été admis et traités à l'hôpital de marine et des émigrants à Québec. A Montréal, pendant l'année accomplie le 30 novembre 1869, le nombre des malades admis a été de 128, et de 203 pendant l'année expirée le 30 novembre 1870. Le nombre des marins traités à St. Jean pendant l'année fiscale dernière a été de 136. L'entretien et le traitement des marins malades dans les trois provinces maritimes, pendant l'année fiscale dernière, ont coûté à ce département une somme totale de $25,724.60, dont $13,645.27 pour les trois provinces et $12,079.33 pour l'hôpital de Québec. La dépense totale dans les trois provinces pour les marins naufragés et sans ressources a été de $1,304.74, pendant l'année fiscale dernière, ce qui fait en tout pour les marins malades et les marins dans la détresse une dépense de $27,029.34. En déduisant la dépense de la recette, savoir : $31,410.46, il reste un surplus, dans les mains du gouvernement, de $4,381.12 au crédit du fonds.

Voici le montant des recettes et des dépenses pour ces trois provinces, durant les deux années dernières.

	Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirée le 30 juin 1869	$31,353 78	$26,987 04
" " " 1870	31,410 46	27,029 34
	$62,764 24	$54,010 38
A déduire la dépense de la recette	54,016 38	
Balance au crédit du fonds entre les mains du gouvernement	$8.747 86	

Pour l'année fiscale dernière, le parlement avait affecté une somme de $17,000 pour les hôpitaux de marine et les marins naufragés, malades ou sans ressources, à tous les ports des provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, le port de Québec excepté; sur cette somme $14,950.10 ont été dépensées, laissant une balance non dépensée de $2,049.99, qui a été reversée au trésor public.

On estime à $31,000 les recettes de ce service durant l'année fiscale courante, et les dépenses à $29,000 environ.

Je dois ajouter que j'ai constaté par des rapports reçus de temps à autre à ce département, que cette légère taxe imposée sur les bâtiments de mer pour le traitement et l'assistance des marins malades, est payée avec empressement par le commerce maritime des provinces, vu qu'elle fournit le moyen de soigner confortablement les marins malades, et qu'elle épargne aux propriétaires et capitaines de navires tout trouble et toute autre dépense que celle de ce faible droit.

Par la 12ème section de l'acte concernant les marins malades et dans la détresse, (31ème Vic. chap. 64) le ministre de la marine et des pêcheries est tenu de fournir à Son Excellence le Gouverneur-Général, pour être mis devant le parlement, un rapport et un état des recettes et des dépenses faites en vertu de cet acte. Conformément à cette disposition ces états sont annexés au présent rapport. Voir appendice No. 17.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

D'après l'acte 31ème Vic. chap. 65, intitulé: " Acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur et la plus grande securité de leurs passagers," tous les bateaux à vapeur naviguant dans les eaux du Canada, et qui sont enregistrés, ou dont les propriétaires résident dans la puissance du Canada, ou qui partent et arrivent de quelque port ou place située dans la puissance du Canada, doivent être inspectés tous les ans par des inspecteurs du gouvernement. Les inspecteurs, qui sont nommés par le gouverneur en conseil, doivent être des personnes aptes et entendues pour inspecter les bateaux à vapeur, leurs machines et chaudières. Ces inspecteurs forment un bureau, dont le président est nommé par le gouverneur. Ils se réunissent à des endroits convenus pour leurs affaires, l'examen des mécaniciens, la concession des licenses,

et pour les autres objets qui peuvent être nécessaires sous le dit acte. Les règlements passés par ce bureau ne sont exécutoires qu'après avoir été approuvés par le gouverneur en conseil.

Toute personne désirant servir comme mécanicien sur un bateau à vapeur, doit subir un examen devant le bureau d'inspection, et, si elle a les qualités voulues, elle reçoit un certificat conforme à sa classe. Quiconque emploie un mécanicien qui n'a pas de certificat, ou agit comme mécanicien sans être pourvu d'un certificat, encourt une amende de $200.

Le gouvernement exige en vertu de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, un droit d'inspection de $5 des bâtiments de cent tonneaux ou moins, et de $8 de ceux de plus de 100 tonneaux, outre un droit de tonnage de 10 cents par tonneaux de tous steamers. Ce léger droit exigé des bateaux à vapeur de la Puissance, a été imposé seulement pour couvrir les dépenses de leur inspection, telles que les salaires, les dépenses ordinaires des inspecteurs et les autres dépenses du bureau ; et le gouvernement n'a pas eu en vue d'en faire une source de revenue. Par la réduction du nombre des inspecteurs, opérée en 1868, et par de nouveaux arrangements, les recettes couvriront et au-delà les dépenses de ce service.

Tout mécanicien qui subit son examen pour la première fois, doit payer $5 en recevant son certificat de capacité, et une piastre à chaque renouvellement annuel.

Tous ces droits d'examen et d'inspection sont versés dans les mains du gouvernement, et forment un fonds spécial dit "fonds d'inspection des bateaux à vapeur." Ce fonds est destiné à payer toutes les dépenses que ce service entraîne. Aucun argent n'est dépensé cependant pour les fins de cet acte, sans un vote du parlement. Il y a maintenant six inspecteurs, deux pour Ontario, trois pour Québec, et un pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. M. Samuel Resley a la plus grande division, savoir : Ontario ouest, lac Huron et lac Supérieur ; il inspecte aussi le plus grand nombre de bateaux à vapeur, et est en outre chargé des fonctions onéreuses et responsables de président de bureau. Il est obligé par la 39e section de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, de transmettre chaque année au ministre de la marine et des pêcheries un compte-rendu des actes du bureau, du nombre des bateaux à vapeur inspectés, et de toutes les amendes perçues en vertu du dit acte. Le rapport et les états ordonnés par la loi ont été reçus à ce département, et sont contenus dans l'appendice No. 9. Ils sont préparés, comme la loi le requiert, pour l'année de calendrier, et rendent compte par conséquent de toutes les opérations des inspecteurs du commencement à la fin de l'année 1870. Les états de comptes du bureau ont été faits cependant pour l'année fiscale finissant le 30 juin dernier, afin de les faire figurer aux comptes publics avec les autres états financiers de la Puissance.

Pendant l'année fiscale dernière le président du bureau des inspecteurs a reçu $1,200 de salaire comme inspecteur et président ; mais depuis le 1er juillet dernier, on a élevé son salaire à $1,400 en considération de sa responsabilité et du surcroît de travail qui pèse sur lui ; en 1870, il a inspecté 102 bateaux à vapeur. M. Joseph Taylor est l'inspecteur de la division d'Ontario-Est ; son salaire est de $800 par année ; il a inspecté 61 bateaux à vapeur en 1870. M. Thomas Fessenden, inspecteur de la division de Montréal, reçoit un salaire de $800 par année ; en 1870 il a inspecté 82 bateaux à vapeur.

M. F. X. Befort, inspecteur du district de Sorel, reçoit un salaire de $800 par année ; il a inspecté 41 bateaux à vapeur pendant l'année 1870. M. Joseph Samson, inspecteur de la division de Québec, a $800 de salaire par année ; il a inspecté 63 bateaux à vapeur en 1870. M. William Smith, inspecteur pour la division du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, reçoit $1,000 de salaire ; en 1870, il a inspecté 54 bateaux à vapeur.

Le nombre total de bateaux à vapeur inspectés pendant l'année de calendrier 1870, a été de 403, contre 401 en 1869. Sur le nombre inspecté en 1870, 171 étaient des vapeurs à passagers, 51 des vapeurs à marchandises et 181 des remorqueurs ; 252 de ces bateaux étaient des vapeurs à roues, et 151 des propulseurs et remorqueurs à hélice.

Le montant des droits de tonnage et d'inspection payés aux percepteurs de douanes dans la province d'Ontario, en vertu de l'acte, pendant l'année fiscale dernière, a été de $3,719.92 ; et le montant payé pour les salaires des inspecteurs et autres dépenses dans cette province a été de $2,949.44. Cependant la dépense a été plus forte que le montant payé parce que la somme votée pour l'inspection des bateaux à vapeur a été insuffisante pour les besoins du service, et une partie des dépenses a dû être payée sur l'affectation de l'année suivante. Le total de ces droits perçus dans la province de Québec durant la même période, a été de $4,676.20, et les dépenses n'ont été que de $2,324.70, ce qui fait un surplus considérable de recettes sur les dépenses dans ce district. Dans cette division, les dépenses ont de beaucoup dépassé le montant payé, une partie des dettes ayant dû être payée sur le crédit de l'année suivante.

Les droits perçus dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick durant la même période, se sont élevés à $1,692.17, et les dépenses à $1,904.37, ce qui accuse un surplus de dépenses sur les recettes. Les dépenses du bureau des inspecteurs dans ces deux provinces ont été de $220.67. La recette totale des droits d'inspection des bateaux à vapeur pendant l'année fiscale dernière, a été de $10,088.29 ; le montant total du produit des certificats de mécaniciens, versé au bureau du receveur-général, a été de $2,233, ce qui forme en tout une recette de $12,521.29 pour les droits d'inspection des bateaux à vapeur et les certificats de mécanicien. Ce montant de $12,521.29 a été perçu par les officiers du gouvernement, mais $9,369.67 seulement ont été versés dans les mains du receveur-général pendant la même période, ce qui laisse une balance de $3,151.62, reçue par les officiers de douane, mais qui n'a pas été transmise pendant l'année fiscale. Le montant dépensé par le département pour ce service, l'année dernière, y compris les salaires, les frais de voyage et les dépenses ordinaires, a été de $7,399.18, et le crédit voté par le parlement de $7,400, ce qui laisse une balance non dépensée de 82 centins. Le montant des dettes de l'année fiscale dernière restant impayé jusqu'à l'année suivante, parce que la somme votée s'est trouvée insuffisante, était de $1,180.43, de sorte que si les fonds suffisants eussent été votés il y aurait eu une dépense réelle de $8,579.61. En déduisant cette somme de la recette brute, il resterait un excédant de recette de $3,941.68 pour cette branche du service, mais si on ne fait que la déduction de la dépense soldée il reste un surplus clair au crédit du fonds de $5,122.11 sur les opérations de la dernière année fiscale.

Voici les recettes et les dépenses de ce service, y compris le produit des certificats de mécaniciens, pendant les deux années fiscales dernières :

	Recettes.	Dépenses.
Année fiscale expirée le 30 juin 1869	$11,914 63	$7,999 00
" " " 1870	12,521 29	7,399 18
	$24,435 92	$15,398 18
	15,398 18	
	$ 9,037 74	

Ce qui fait en deux ans un surplus de recettes sur les dépenses de $9,037.74, qui ont été versées dans les revenus consolidés du Canada.

Sur le montant des droits d'inspection et de tonnage remis au receveur-général pendant s'année fiscale dernière, $1,243 provenaient des licences ou certificats de mécaniciens; cette lomme avait été perçue l'année précédente, mais n'a été versée au trésor que durant l'année fiscale dernière.

Dans l'année de calendrier 1870, le bureau a délivré 501 certificats de capacité à des mécaniciens, 99 après examen, et 402 en renouvellement sans examen.

Durant cette même période, MM. Francis et Robert Allan, de Montréal, ont été condamnés chacun à $100 d'amende, pour insfraction à la section 27me de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur; M. Robert Allan ayant employé Francis Allen comme mécanicien à bord de son remorqueur à vapeur *Allen*, et Mr. Francis Allen ayant servi comme mécanicien à bord du vapeur de M. Robert Allen, sans être muni de la licence ou du certificat du bureau d'inspection des bateaux à vapeur. Le montant de ces amendes a été depuis transmis au receveur-général pour être placé au crédit du " fonds d'inspection des bateaux à vapeur," comme le requiert la 38e section de l'acte. On trouvera dans le rapport du président une statistique des naufrages et accidents de bateaux à vapeur canadiens, survenus pendant l'année de calendrier 1870. On voit par ce rapport qu'aucun vapeur canadien n'a éprouvé d'accidents sérieux dans le district d'Ontario, à l'exception du propulseur *Bruno*, qui coula bas dans le canal Welland, et du propulseur neuf *Shickluna*, qui prit feu à l'entrée de ce canal et brûla jusqu'à la ligne de flottaison. Personne n'a péri dans ces accidents, ni dans les autres arrivés en Ontario, qui ne paraissent pas avoir été causés par un manque de vigilance, ou de surveillance des chaudières ou des machines; ce département a fait tout en son pouvoir pour faire exercer cette surveillance sur tous les vapeurs inspectés.

Les inspecteurs de bateaux à vapeur du gouvernement ne sont nullement à blâmer à raison des accidents arrivés aux vapeurs canadiens dans le district d'Ontario, car ces accidents ont dépendu de causes évidemment en dehors de leur contrôle.

Dans la division de Québec les accidents ont été plus sérieux. Le 1er mai dernier, le steamer océanique *Germany* aborda le steamer *City of Quebec*, au large de l'île Verte, en bas de Québec. Le *City of Quebec* coula en très-peu de temps en eau profonde, et il périt une personne. On ne put rien sauver du *City of Quebec*. Cet accident n'a été causé par aucune défectuosité dans les machines ou les chaudières de l'un ou l'autre de ces vaisseaux. Une

action est maintenant pendante dans la cour de l'amirauté, afin de faire décider sur lequel des deux steamers retombe la responsabilité, et qui doit payer les dommages et la perte occasionnés par cet accident.

Le 2 août dernier, le vapeur à passagers l'*Etoile* vint en collision avec un bateau près de la Pointe-aux-Trembles, un peu au-dessus de Québec, et coula dans 20 pieds d'eau ; trois vies furent perdues dans ce sinistre. Les inspecteurs ne sont point à blâmer, car l'accident n'a pas été causé par des défectuosités dans les machines ou la chaudière.

Trois autres vapeurs s'échouèrent et coulèrent bas dans cette division, et deux brûlèrent sans perte de vie cependant ; on ne peut dans aucun de ces cas blâmer les inspecteurs, car aucun de ces accidents n'a été causé par des défectuosités dans les machines ou les chaudières de ces vapeurs.

Dans le district du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, il n'est pas arrivé à des bateaux à vapeur d'accidents accompagnés de pertes d'hommes ou de biens.

Avant de clore mon rapport sur cette branche du service public, je saisis cette occasion pour attirer l'attention sur le fait que dans la Puissance du Canada il y a une marine de 404 bateaux à vapeur, appartenant à des habitants du pays et activement employée pendant la saison de la navigation, qui comprend une période de sept mois. Quelques-uns de ces vapeurs font le service pendant presque toute l'année sur les bords de la mer. Cependant, grâce à l'excellent système établi par le gouvernement pour l'inspection des bâtiments, machines et chaudières, et l'examen des mécaniciens, (système qui ne coûte rien au trésor public, et qui n'impose qu'un droit bien léger sur les propriétaires de vapeurs et les mécaniciens,) ce nombre considérable de vapeurs, dont quelques-uns sont de grands et puissants bateaux à passagers qui transportent fréquemment des centaines de voyageurs, et qui possèdent une vitesse de plus de 14 milles à l'heure, ont fait leurs services respectifs dans toutes les parties de la Puissance pendant l'année 1870, sans qu'il y ait eu aucune explosion de chaudière ni d'accidents serieux accompagnés de pertes d'existence. Les quelques accidents survenus sont de ceux qui sont communs à toute navigation ; il n'y a eu de vie perdue que dans les deux cas d'abordage mentionnés plus haut, lesquels n'ont point dépendu de l'état des machines ou des chaudières.

On trouvera à l'appendice (No. 9), un état numérique des navires à vapeur ajoutés pendant l'année expirée le 31 décembre 1870 à la marine de la Puissance ; 42 de ces vapeurs sont de bois et cinq de fer. La valeur moyenne de ces vapeurs peut être fixée au bas chiffre de $20,000, y compris les chaudières et les machines, ce qui fait une valeur totale de $940,000 pour les bateaux à vapeur ajoutés l'année dernière à la marine de la Puissance.

PROPOSÉS DE L'ENGAGEMENT, ENGAGEMENT DES MARINS.

Dans tous les ports de mer de la Puissance, excepté Québec et St. Jean, Nouveau-Brunswick, les inspecteurs de douane exercent les fonctions de préposés à l'engagement, et s'acquittent de toutes les obligations qui tiennent à cet emploi. Ils ne reçoivent pas de salaire

du gouvernement, mais sont autorisés à garder ce qu'ils touchent comme droits d'engagement, des capitaines, propriétaires ou agents de navires.

Les appointements annuels du préposé de l'engagement à Québec, jusqu'à cette année, étaient de $1,000, et ceux de son député, aussi de $1,000, étaient payés par le gouvernement. Le droit exigible pour l'engagement des équipages à Québec, est d'une piastre par homme, et le nombre d'engagements faits pendant l'année fiscale dernière a été de 1009, et le montant des droits de $1,009. Le parlement avait accordé un crédit de $1,200 pour cette branche de service, cette somme a été entièrement dépensée. Les recettes totales de ce bureau, durant l'année fiscale dernière, se sont montées, avec les droits et l'allocation parlementaire, à $2,209, et les dépenses, y compris les salaires du préposé de l'engagement et de son député, à $2,051.45, ce qui accuse un surplus de recettes de $157,55, qui a été reversé au receveur-général. L'un des hommes de la police fluviale était généralement de service au bureau du préposé, pour faire observer l'ordre, agir comme détective ou commis au besoin; cependant son salaire était payé par la police fluviale. Le préposé de l'engagement a son bureau dans l'ancienne maison de douane; et par conséquent ce bureau ne coûte rien au gouvernement, puisque cet édifice lui appartient; le corps de police fluviale y est aussi stationné. Cette disposition a été très-commode en ce qu'elle permet d'avoir toujours à portée une force de police suffisante pour maintenir l'ordre parmi les marins.

Le major Johnson, préposé de l'engagement à Québec, étant arrivé à l'âge très-avancé de 85 ans, j'attirai, dans l'intérêt du service public, l'attention du gouvernement sur la nécessité de le mettre à la retraite; sur ma recommandation il a été récemment mis à la retraite après 29 ans de service, avec une pension de $626.40. Lorsque cette vacance a été faite, j'ai profité de l'occasion pour recommander au gouvernement de réunir les deux fonctions de préposé de l'engagement et de chef de la police fluviale, non-seulement dans l'intention d'économiser le montant de l'un des salaires attachés à ces deux emplois, mais encore dans l'espérance d'augmenter notablement l'efficacité du service; en plaçant le contrôle de la police de port dans les mains du préposé de l'engagement, il aurait le moyen d'arrêter les déserteurs et de mettre un frein au racolage, qui est devenu un mal si sérieux dans ce port.

Le 7 janvier dernier, M. R. H. Russell, l'excellent constable en chef du corps de police fluviale de Québec, a été nommé, par ordre en conseil, préposé de l'engagement à ce port, avec la charge de chef de la police de port, aux appointements de $1,200. On a ainsi effectué par la réunion de ces deux emplois une économie de $800 par année.

Le département espère que cet arrangement produira les meilleurs résultats, et qu'on réussira à arrêter ou à faire disparaître graduellement ce système d'embauchage si nuisible à la réputation du port de Québec.

Le département avait proposé, il y a quelque temps, et fait introduire au Sénat par le gouvernement un bill touchant l'engagement des marins; mais, le gouvernement britannique étant sur le point de soumettre une mesure semblable au parlement impérial, pria le gouvernement canadien de différer toute législation à ce sujet en Canada, jusqu'à ce que sa mesure fût devenue loi.

Comme la matière de l'engagement des matelots en Canada se lie étroitement aux lois

qui règlent cette matière dans le Royaume-Uni, et qu'il importe au plus haut point que la loi canadienne soit d'accord avec les lois impériales, le gouvernement canadien a jugé plus sage d'accéder aux désirs du gouvernement britannique, et de différer tout projet de législation jusqu'à ce que la mesure impériale soit devenue loi. En conséquence je n'ai pu recommander d'adopter de mesure à la session prochaine du Parlement à l'effet d'assimiler les lois des diverses provinces maritimes. Les lois qui règlent l'engagement des matelots sont actuellement différentes dans chacune des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, et de la Nouvelle-Ecosse, et il est fort à désirer, dans l'intérêt des provinces maritimes, qu'elles soient assimilées aussi vite que possible. Comme il n'y a aucun doute que le nouveau code de la marine marchande du Royaume-Uni sera adopté par le Parlement Impérial, et deviendra lois dans quelques mois, j'espère que dans la session de 1872, le gouvernement pourra préparer et soumettre au parlement du Canada, une mesure qui place les provinces maritimes sous une règle uniforme et efficace. Cependant, je suggérerais qu'un court projet de loi fût préparé et soumis au parlement, à sa prochaine session, pour remédier à quelques-unes des défectuosités qui existent dans les lois contre l'embauchage dans le port de Québec, afin que les individus convaincus de se livrer à ce vilain métier puissent être promptement punis de prison au lieu d'être mis à l'amende. On a constaté que dans la saison où l'embauchage est actif et qu'il rapporte le plus de profits, l'amende n'est pas une punition proportionnée à l'offense, et n'empêche nullement les racoleurs de retourner à leur occupation illégale. Ce département est d'avis que par les changements qui ont été faits dans l'organisation des bureaux de préposé de l'engagement et de chef de la police fluviale, par la substitution de l'emprisonnement aux amendes, et par quelques amendements aux lois actuellement en vigueur à Québec, on réprimera du coup et on fera disparaître graduellement le système d'embauchage qui est devenu une vraie calamité pour ce port. Le département a été informé que plusieurs des principaux marchands et propriétaires de navires de Québec étaient disposés à aider le gouvernement dans ses efforts pour faire disparaître cette coupable coutume, et pour améliorer la condition des matelots pendant qu'ils sont à terre, en créant un asile pour les marins, qui y trouveraient à bas prix tout le confort d'une bonne pension et y seraient hors de l'atteinte des embaucheurs. Ceux-ci, règle générale, lorsque les gages atteignent des taux exhorbitants, profitent de tous les avantages que l'on suppose revenir aux marins. C'est un fait bien connu que les matelots déserteurs, cachés par les embaucheurs dans leurs maisons de pension, après avoir encouru la confiscation de la balance de leurs gages sur leurs navires dans le but de s'engager sur d'autres navires à des taux de gages plus élevés, ne reçoivent que peu ou rien des profits de la spéculation, lorsque l'embaucheur a tiré sa part, mise au compte de la pension et de la dépense de boisson ; et que ces malheureux retournent presque toujours en Angleterre plus pauvres que s'ils fussent restés à bord des navires sur lesquels ils s'étaient engagés dans le Royaume-Uni pour l'aller et le retour, à des taux de gages plus modérés. Si, comme on le propose, on établit à Québec un asile pour les marins, cet établissement recevra toute l'aide et tout l'encouragement que ce département pourra lui donner, et si cette retraite est placée sous la surveillance du proposé de l'engagement et chef de la police fluviale, on peut être certain qu'il en résultera de grands avantages pour la classe maritime qui fréquente ce port, et qu'on aura là le moyen de mettre les matelots hors de l'atteinte de leurs plus grands ennemis,

les embaucheurs, constamment au guet pour les attirer dans leurs piéges et leur arracher leurs épargnes. A Québec, pendant l'année fiscale dernière, il y a eu 1433 désertions, la plus grande partie de navires enregistrés en Angleterre. Le proposé de l'engagement de St. Jean, Nouveau-Brunswick, ne reçoit aucun salaire du gouvernement, mais sa rétribution est de 50 centins pour chaque homme engagé Le nombre des engagements faits pendant l'année fiscale dernière a été de 4,020, contre 4,745 l'année précédente. Il accuse un montant de recettes de $2,010 pour la même période, et $1,253 de dépense; reste donc une somme de $757, qui représente son gain de l'année. L'embauchage se pratique encore beaucoup dans ce port, mais les inconvénients ne paraissent pas s'y faire sentir autant qu'à Québec. Lorsque les marins deviennent rares à St. Jean, on remédie aisément et promptement à cette difficulté, en faisant venir des équipages de Boston par les bateaux à vapeur, qui, trois fois par semaine, font le trajet entre les deux ports, en été. Lorsqu'il y a rareté d'hommes à Québec, il est plus difficile d'y faire venir des matelots, à cause de son éloignement de Boston, et de la facilité plus grande qu'ont les hommes de s'échapper par le chemin de fer que par les bateaux à vapeur. On trouvera les rapports des préposés de l'engagement de Québec et de St. Jean dans les appendices Nos. 12 et 13.

ENREGISTREMENT DES NAVIRES.

Dans mon dernier rapport annuel, j'indiquais une anomalie qui existait en Canada relativement à l'enregistrement des navires. Tandis que les provinces maritimes de la Puissance observent les dispositions de l'acte impérial de la marine marchande, Ontario est gouverné par un acte canadien. Le mode de jaugeage sous l'empire de ces deux actes est tout-à-fait différent; de telle sorte qu'un navire jaugé dans un port de l'intérieur a un tonnage enregistré tout autre que s'il eût été jaugé dans un port de mer. Comme je l'ai mentionné dans mon dernier rapport, un projet de loi a été soumis au parlement il y a deux ans, à l'effet d'appliquer les dispositions de l'acte de la marine marchande à toutes les provinces de la Puissance, mais ce bill ne devint pas loi, et on jugea à propos de le différer jusqu'à ce que les propriétaires de navires d'Ontario l'eussent examiné, et jusqu'à ce que le nouveau bill sur la même matière mis alors devant le parlement impérial fût devenu loi. Le code de la marine marchande impériale, dont fait partie l'acte d'enregistrement, n'a pas été jusqu'à présent adopté par le parlement britannique, et en attendant que cette mesure devienne loi, le gouvernement canadien a cru devoir se rendre au désir exprimé par le gouvernement de Sa Majesté, en différant toute législation sur cette matière en Canada.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET DE SECONDS DE NAVIRE.

Un acte a été passé à la dernière session du parlement concernant les certificats de capitaines et seconds de navires de mer enregistrés en Canada (33 Vic., chap. 17.) Dans mon dernier rapport annuel, je faisais valoir toutes les raisons qui rendaient une telle mesure nécessaire, et

je faisais connaître les démarches qu'on avait faites pour arriver à l'obtenir. Le principal empêchement qui existait auparavant à l'établissement d'un système d'examen et de concession de certificats de capacité aux capitaines et seconds de navires dans les provinces maritimes, venait de ce que ces certificats (eussent-ils été accordés) n'auraient pas été reconnus par les autorités du Royaume-Uni, où la loi exigeait que les navires prenant congé dans les ports du Royaume-Uni pour des ports étrangers, eussent des capitaines et des seconds munis de certificats de service et de capacité. Cependant le gouvernement britannique, sur les représentations du gouvernement canadien basées sur le rapport de ce département, consentit à admettre ces certificats, pourvu que les examens ne fussent pas inférieurs à ceux exigés dans le Royaume-Uni, et fournissent la preuve que les candidats possédaient la capacité voulue.

Par la section 15ème de l'acte canadien, cet acte deviendra exécutoire à compter du jour lequel ne devra pas être antérieur au premier janvier 1871, que désignera à cette fin une proclamation, faisant savoir que le dit acte a été confirmé et approuvé par Sa Majesté en conseil. On n'a reçu aucun avis en Canada que l'acte ait été confirmé et approuvé par Sa Majesté en conseil, avant le 1er janvier 1871 ; il s'ensuit qu'il ne sera pas exécutoire à compter de ce jour. Ce département regrette infiniment cé délai, qu'il ne dépendait pas de lui de prévenir. Il est probable que cette mesure sera bientôt mise en vigueur.

Le gouverneur en conseil pourra nommer des examinateurs pour conduire les examens, et pourra de temps à autres faire des règlements touchant la tenue de ces examens. Par anticipation de la mise en vigueur immédiate de l'acte, j'ai l'intention de recommander au conseil d'établir un bureau d'examinateurs, composé d'un président et de deux autres personnes, aux endroits suivants, savoir : Montréal, Québec, Halifax et St. Jean, et que le président de ces bureaux soit la même personne, se transportant d'un lieu à un autre au besoin, afin qu'il y ait uniformité dans les actes des différents bureaux. Je recommanderai aussi d'adopter un code de règlements, modelé sur celui qui est maintenant en usage en Angleterre, pour l'examen des candidats des différentes classes, et d'exiger d'eux les mêmes conditions de capacité. Les règles proposées sont insérées à l'appendice (No. 24). Je suggèrerai en même temps, qu'on n'accorde les certificats de capacité, qu'aux candidats qui auront été rapportés dûment qualifiés par deux membres au moins de chaque bureau local, l'un desquels sera le président.

Lorsque cet acte important sera en pleine vigueur, que nos capitaines et seconds de navires verront qu'ils peuvent se préparer et subir leurs examens dans ce pays, et y obtenir des certificats de capacité égaux à tous égards aux certificats accordés par les autorités britanniques, une ère nouvelle brillera pour notre commerce maritime ; et nos capitaines de navires qui n'ont pas de supérieurs au monde, prendront alors le rang qui leur appartient parmi les marins de l'autre côté de l'Atlantique, et lorsqu'ils prendront congé à une douane en Angleterre ils ne seront plus soumis à l'humiliante nécessité d'éluder la loi, et de se procurer des substituts munis de certificats de capacité afin de pouvoir prendre la mer, ce qu'ils ont souvent été obligés de faire. Sous cette nouvelle loi et en vertu de l'ordre en conseil que Sa Majesté promulguera sans doute prochainement, comme le requiert l'acte impérial, un capitaine de navire canadien obtiendra dans son pays un certificat de capacité, qu'il saura être absolument égal à tout instrument accordé par les autorités britanniques et que celles-ci reconnaîtront comme tel.

Il pourra de la sorte s'épargner le trouble et l'ennui qu'il avait à essuyer jusqu'à présent dans les ports du Royaume-Uni comme capitaine canadien non muni de certificat.

Je suis convaincu que, depuis l'établissement de la confédération, il n'aura été passé aucune loi en Canada concernant notre marine marchande, ayant une influence aussi bienfaisante sur nos intérêts maritimes ; car ses dispositions placent nos capitaines et nos seconds de navires dans une position entièrement nouvelle et supérieure à celle qui leur a été faite jusqu'à présent; ils sauront que dans quelque partie du monde qu'ils se trouvent, leur qualité de capitaines ou de seconds licenciés du Canada, leur donne rang d'officiers de la marine marchande britannique, et qu'aucune incapacité légale ne les empêche de prendre le commandement de navires du Royaume-Uni en destination pour un port colonial ou étranger.

ENQUÊTES SUR LES NAUFRAGES, ET RÉCOMPENSE DES ACTES DE SAUVETAGES.

L'année 1870 a vu de nombreux naufrages sur nos côtes maritimes et sur nos lacs de l'intérieur par suite de la fréquence des gros temps pendant l'année et surtout vers sa fin ; en consultant les statistiques des naufrages à l'appendice No. 19, on verra que pendant l'année dernière les sinistres ont été accompagnés de nombreuses pertes d'hommes. Ces statistiques ne présentent pas cependant une liste complète des naufrages ou des pertes d'existences et de biens survenus sur les côtes du Canada ; car dans plusieurs cas de navires manquants ce département n'a pu obtenir des informations sûres. Chaque fois que le département peut obtenir des renseignements officiels sur un naufrage arrivé sur les côtes du Canada, un rapport est préparé par quelque officier du gouvernement en résidence dans les environs et transmis à la chambre de commerce avec toute la diligence possible. Le secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies, dans sa lettre à Votre Excellence du 7 mars dernier, a daigné communiquer un extrait d'une lettre du bureau du commerce, dans lequel ce bureau exprime sa satisfaction de la perfection et de la célérité avec lesquelles les états d'accidents sont préparés en Canada. Les officiers de ce département ont été extrêmement flattés de cette remarque du bureau du commerce. La publication de cette statistique annuelle des naufrages aura d'excellents résultats pour nos intérêts maritimes ; car elle indiquera les causes des accidents et les points de nos côtes où ils sont arrivés, et répandra des informations très-utiles aux navigateurs. Un registre de ce genre sera aussi d'un grand avantage pour le gouvernement, qui s'en servira chaque fois qu'il faudra installer des bouées ou établir de nouveaux phares et sifflets d'alarme. Lorsque ce système de recueillir et publier des renseignements officiels sur les naufrages survenus dans nos eaux aura été en usage pendant quelques années, il sera facile de constater, d'après le nombre des accidents arrivés, quels sont les endroits qui offrent le plus de dangers; outre les services qu'elle rendra ainsi à la navigation, cette statistique soigneusement mise en tableaux pour une série d'années, signalera aux autorités les points où devront être établis les nouveaux phares, sifflets d'alarmes, bouées et balises. On verra à l'appendice que le nombre d'accidents arrivés à des navires de mer, a été de 231, et que la pertè probable

peut être évaluée à plus de $550,000. La navigation sur les lacs et les eaux intérieures, d'après les renseignements fournis à ce départemont, a éprouvé 104 accidents, qui ont occasionné des pertes évaluées à $350,000.

Les rapports constatent que deux cent dix personnes ont perdu la vie sur nos côtes, et dans des accidents arrivés à des bâtiments canadiens.

Ces chiffres ne comprennent point les pertes d'existences et de biens engloutis avec le *City of Boston*, que l'on suppose avoir sombré en mer ; pertes qu'on peut évaluer à près de 200 personnes et de $400,000, valeur du navire et de son chargement. En octobre dernier, le percepteur des douanes à Arichat, Nouvelle-Ecosse, donnait avis du naufrage du brigantin *Zebiah*, de Jersey, sur le rocher Cerbère, près de l'entrée du havre d'Arichat, sur la route des navires qui pénètrent dans le détroit de Canso par le sud. Il annonçait aussi que le capitaine de ce navire lui avait dit que, sur sa carte de marine, la bouée signalant cette roche se trouvait du côté nord, tandis qu'en réalité elle était placée du côté sud, et qu'il attribuait la perte de son navire à cette erreur de sa carte. Dès que je me fus assuré de ce fait, je priai immédiatement Votre Excellence d'attirer là-dessus l'attention des lords de l'amirauté, afin qu'ils fissent faire la correction nécessaire au département des hydrographes. Leurs Seigneuries informèrent plus tard le secrétaire d'Etat pour les colonies que la carte en question avait été corrigée, et que la bouée était maintenant indiquée dans sa position véritable.

Le naufrage du navire *P. S. Denolf*, de St. Jean, N.-B., a été signalé à l'attention du département ; ce navire, parti de Liverpool pour Philadelphie, sombra en mer le 5 octobre dernier, à environ mille milles à l'ouest du Cap-Blanc. Le steamer anglais *Wisconsin*, de la ligne Guion, faisant le service entre New-York et Liverpool, passait près de là lorsque son capitaine aperçut un navire à voiles portant des signaux de détresse ; il se détourna aussitôt de sa route et se dirigea vers le navire qui sombrait, c'était le *Denolf* ; dont le grand mât était rompu et le pont défoncé ; sa chaloupe de sauvetage était brisée et hors de service ; dans ce moment, sévissait un orage terrible, et la mer était très-grosse. S'étant rendu compte de la situation, Charles McDermott, le second du *Wisconsin*, s'avança sur le pont, et demanda des hommes de bonne volonté pour l'aider à sauver l'équipage en péril ; six hommes, inspirés par l'exemple de leur digne officier, sautèrent dans une chaloupe de sauvetage, et réussirent, après les plus pénibles efforts et au risque de leur vie, à arracher à une mort certaine le capitaine et l'équipage (au nombre de 19 hommes) du navire qui sombrait. Cette belle conduite méritait d'être reconnue par le gouvernement du Canada, parce que les personnes sauvées appartenaient à un navire canadien ; je fis immédiatement les démarches nécessaires pour appeler sur ce fait l'attention du gouvernement, et à ma recommandation on affecta par un ordre en conseil une somme de quatre-vingts piastres pour présenter à M. McDermott une récompense en témoignage de sa belle conduite, et une autre somme de quatre-vingts piastres, pour être partagée entre les six hommes qui montaient la chaloupe de sauvetage. Comme le steamer *Wisconsin* était enregistré à Liverpool, cet argent fut adressé au bureau du commerce en Angleterre, par l'intermédiaire de Votre Excellence, avec prière de présenter à M. McDermott, au nom du gouverment canadien, un testimonium revêtu d'une inscription convenable et aussi de distribuer les quatre-vingts piastres aux hommes de la chaloupe de sauvetage comme récompense au nom du gouvernement canadien.

Conformément à un ordre en conseil, j'ai aussi écrit au capitaine Williams, commandant du steamer *Wisconsin*, pour lui offrir les remercîments du gouvernement canadien pour les sentiments d'humanité et de générosité qu'il avait montrés en cette occasion.

Les cas suivants ont été également portés à la connaissance du conseil comme méritant quelque marque d'approbation de la part du gouvernement canadien, si les fonds nécessaires sont votés par le parlement pour cet objet. J'ai l'intention de recommander qu'une somme suffisante soit insérée dans les estimés qui seront soumis à la prochaine session du parlement.

Le brick *Export*, d'Annapolis, Nouvelle-Ecosse, en route de la Jamaïque pour New-York, sombra en mer le 6 novembre dernier, à 150 milles des côtes de la Louisiane; l'équipage, composé de sept hommes, fut sauvé par une chaloupe du steamer américain *George Cornwell*, de New-York, capitaine Samuel L. Clapp. M. Richard Hooper, second du steamer, commandait la chaloupe de sauvetage; ses hommes et lui déployèrent beaucoup de courage, et coururent de grands dangers, en secourant l'équipage du brick.

Le brigantin *Anticello*, d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, parti depuis deux jours de New-York, pour Aspinwall, avec une cargaison de charbon, sombra en mer le 31 octobre 1870; l'équipage, huit hommes, fut sauvé par la chaloupe du navire américain *Horatio Harris*, de Boston, capitaine Benjamin Lovett. L'équipage de la chaloupe se composait du contre-maître (Wm. J. Samuels) et de trois marins, qui s'offrirent volontairement pour secourir l'équipage du navire naufragé; ils réussirent à le sauver, non sans risquer beaucoup leur vie.

Le brig *Les Trois Sœurs*, de Windsor, Nouvelle-Ecosse, partait le 11 septembre dernier de St. Jean, Nouveau-Brunswick, pour la Havane, avec une cargaison de bois; le 9 octobre, pendant un furieux coup de vent, le navire engagea; ses espars furent emportés et son pont entièrement balayé. Après être restés trois jours sur le navire naufragé, le capitaine, son épouse et l'équipage du brick furent recueillis par la barque française *New Mexico*, à destination de Bordeaux, et une semaine après ils furent pris à bord de la goëlette anglaise *Brilliant*, qui les débarqua à Savannah.

La goëlette *Mathilde*, de la baie St. Paul, province de Québec, partit de Miramichi, le 29 novembre, et peu après son départ elle fut assaillie par une violente tempête, qui lui enleva ses voiles, ses agrès et ses mâts, et la laissa impuissante à la merci des flots et des vents. Après avoir été entraîné à la dérive pendant trois jours, elle fut enfin aperçue par la goëlette *Glen*, capitaine Louis Dugal, de l'île d'Orléans, qui, malgré la tempête qu'il faisait alors, fit mettre sa chaloupe de sauvetage à la mer, et réussit après de pénibles efforts à sauver l'équipage naufragé.

La goëlette *Morning Star*, de Miramichi, pendant son voyage du cap Haïtien à Boston, fit naufrage, et le 30 octobre dernier, le seul survivant de l'équipage, un garçon du nom de William Eddy, fut recueilli du débris par M. A. Coombs, capitaine du brick américain *Ellen Bernard*, après avoir passé neuf jours sur le navire naufragé, dont cinq sans prendre aucune nourriture. Grâce aux soins empressés du capitaine Coombs, ce jeune homme, sur le point de mourir, fut ramené à la santé.

Dans le Royaume-Uni, le bureau du commerce distribue les récompenses et les *testimonia*

pour actes de sauvetages; il a, en ce pays, le contrôle de tout ce qui a trait aux naufrages et aux affaires maritimes en général, et lorsque le gouvernement canadien eût décidé d'adopter le système suivi dans la Grande-Bretagne, de donner des récompenses à ceux qui auraient montré du courage en sauvant des équipages canadiens, le bureau du commerce en exprima toute sa satisfaction et offrit généreusement d'aider le gouvernement canadien en cela, en lui faisant connaître les cas venus à sa connaissance, dans lesquels des capitaines de navires anglais ou étrangers auraient contribué à sauver la vie en mer à des sujets de Sa Majesté résidant en Canada, ou à secourir des équipages de navires canadiens sur les côtes du Canada, ou en pleine mer. Le bureau du commerce fit aussi savoir avec beaucoup d'obligeance au gouvernement canadien qu'il serait prêt à accorder toute sa considération aux actes de courage accomplis dans les sauvetages en mer, que le gouvernement canadien croira dignes d'être soumis à Sa Majesté et de mériter la médaille Albert.

Cette médaille n'a pas été jusqu'à présent accordée aux étrangers: mais le bureau des affaires étrangères leur accorde des médailles d'or ou d'argent, spécialement destinées aux étrangers au nom du gouvernement de Sa Majesté, sur la recommandation du bureau du commerce, lorsqu'ils ont fait preuve de courage en sauvant en mer la vie à des sujets britanniques, et le bureau du commerce annonce que les cas que le gouvernement canadien croira dignes de mériter ces récompenses et qu'il signalera au bureau, recevront la considération attentive de celui-ci.

Les médailles Albert sont de deux classes, et on ne les accorde que sur la recommendation du président du bureau du commerce, et à ceux-là seuls qui, en sauvant ou en s'efforçant de sauver des personnes naufragés ou exposés à d'autres périls en mer, ont risqué leur propre vie. On réserve les médailles de première classe pour les cas de courage éclatant et héroïque, et les médailles de seconde classe, pour les faits qui, bien que compris dans la catégorie des cas qu'avait en vue le brevet royal qui crée cette décoration, ne sont pas cependant suffisamment distingués pour mériter la médaille de première classe. Lorsque le médaillé accomplit de nouveaux actes d'héroïsme, ils sont rappelés au moyen de barres attachés sur le ruban auquel la médaille est suspendue. Les noms des personnes décorées sont publiés dans la Gazette de Londres et le bureau du commerce en tient registre.

La médaille Albert de première classe consiste en une plaque en or de forme ovale, émaillée en bleu sombre, et porte un chiffre formé des lettres V et A., entrelacées à une ancre d'or dressé; elle est entourée d'une jarretière de bronze avec cette inscription en lettres d'or en relief; "Pour faits héroïques de sauvetage en mer," surmontée d'une représentation de la couronne de Son Altesse Royale, le très-regretté prince consort; la médaille est suspendue par un ruban bleu foncé, rayé de quatre bandes blanches longitudinales.

La médaille Albert de seconde classe est de la même forme et porte la même émaillure; mais au lieu d'être d'or et de bronze comme la première, elle est toute de bronze, et attachée à un ruban bleu foncé rayé de deux bandes blanches longitudinales. Ces deux médailles se portent à gauche.

SUBVENTIONS A DES STEAMERS.

Dans quelques cas où le commerce et la subvention accordée par les postes pour le transport des malles n'ont pas été jugés suffisants par le gouvernement et le parlement pour entretenir une communication à vapeur entre certains endroits où il était désirable d'encourager et de développer le commerce, et de faciliter le transport des voyageurs, des subventions spéciales ont été votées à cet effet, et l'emploi de ces subventions a été confié à ce département.

En vertu d'un contrat passé entre le gouvernementdu Canada et la compagnie des vapeurs de Québec et des ports du golfe, le gouvernement paie à la compagnie $750 chaque fois qu'un de ses vapeurs fait le trajet, aller et retour, de Québec à Pictou, Nouvelle-Ecosse, en touchant à la Pointe aux Pères, à Gaspé, à Percé, à Miramichi et à Shédiac. Une clause de ce contrat permet au maître-général des postes de faire toucher ces vapeurs à Charlottetown, île du Prince-Edouard. Une fois par quinze jours et quelquefois une fois par semaine, l'un des vapeurs de la compagnie, en faisant son voyage de Québec à Pictou, remonte la baie des Chaleurs jusqu'à Dalhousie, en arrêtant à Paspébiac et à d'autres points intermédiaires, si c'est nécessaire. Le steamer affecté à ce service accessoire, remonte ordinairement la baie soit en allant ou en revenant, ce qui fournit une excellente occasion aux commerçants de ces localités de recevoir leurs marchandises de Québec, et d'y expédier leur saumon frais et leur autre poisson, tous les quinze jours; cela contribue aussi à développer le commerce et les ressources de cette baie magnifique. Une somme, variant de $50 à $100, est payée à la compagnie pour ce service, en sus du montant ordinaire payé pour le voyage de Québec à Pictou.

On verra dans l'appendice (No. 23) un état indiquant le nombre de voyages de chaque steamer de la compagnie, les dates des départs et des arrivées, avec un extrait du livre de loch faisant connaître l'état du temps et les causes de retard pendant le voyage, etc. Durant la dernière saison, le jour du départ de Québec était le mardi, à 4 heures p. m., et celui d'arrivée à Pictou, ordinairement le samedi après-midi ou le dimanche matin. Les vapeurs quittaient Pictou, le mardi à 7 a. m., et arrivaient à Québec, le samedi matin, généralement.

Le *Secret*, bateau à vapeur de la compegnie, vaisseau de fer très-rapide, à roues latérales, a fait généralement le service supplémentaire dans la baie des Chaleurs. Le steamer *Gaspé* est un bâtiment en fer à hélice, et, quoique inférieur en vitesse au *Secret*, il se comporte très-bien à la mer. Il faut au *Gaspé*, pour faire le trajet entre Québec et Pictou, à peu près le même temps que prend le *Secret* pour faire le même voyage, y compris le service de la baie des Chaleurs.

La compagnie avait acheté, il y a quelque temps, un magnifique steamer en fer à roues latérales, qu'elle nomma *City of Quebec*; elle le fit équiper parfaitement, dans l'intention de le placer sur cette ligne, pour avoir un vapeur de réserve en cas d'accident, afin de ne pas interrompre le service; mais malheureusement, à son premier voyage, le printemps dernier, il eut un abordage avec le steamer océanique *Germany*, près de l'île Verte, à environ 100 milles de Québec, et sombra en eau profonde. Quelque temps après avoir perdu le *City of Quebec*, la compagnie acheta pour le remplacer un nouveau steamer en fer à hélice, le *Georgia*, et, pendant la saison dernière, ce vapeur a fait le service principalement entre Montréal, Pictou et Charlotte-

town, île du Prince-Edouard. On a reçu avis à ce département que la compagnie était à faire des arrangements nécessaires pour augmenter le nombre de ses bateaux à vapeur afin d'activer et développer davantage le commerce entre Montréal et les provinces d'en bas.

Le gouvernement a payé à la compagnie pour ce service, pendant la saison de 1870, une somme de $23,850. La subvention accordée par le parlement pour entretenir cette ligne de navigation à vapeur, et activer le commerce dans cette partie de la puissance, était de $15,000, outre la subvention postale; le département a payé cette somme à la compagnie, après avoir constaté qu'elle avait rempli les conditions de son contrat d'une manière satisfaisante. Le département des postes a payé a la compagnie la balance de compte, savoir: $8,850, comme sa contribution pour le transport des malles. En consultant à l'appendice le tableau des trajets de ces vapeurs pendant la saison dernière, on verra que le service a été très bien fait, si on tient compte de la longue distance à parcourir et du nombre d'arrêts qu'ils avaient à faire.

En 1869, le gouvernement avait payé à la compagnie, pour son service, $23,900; ce département paya $15,000 sur ce montant, et le département des postes $8,900. Pour la saison de 1868, $16,500 furent payées à la compagnie à titre de subvention pour le transport des malles. Avant le 1er juillet 1867, époque de la réunion de ces colonies en confédération par l'acte de l'Amérique britannique du Nord, il existait un contrat entre la compagnie de navigation à vapeur de l'île du Prince-Edouard et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, qui obligeait cette compagnie, pour la somme de $1,600, cours de la Nouvelle-Ecosse, à faire le service entre Charlottetown et Pictou, deux fois par semaine, et s'il en était besoin, entre Charlottetown et le havre Brûlé, aussi deux fois par semaine, et à transporter entre ces diverses places les malles et les voyageurs. Le gouvernement canadien s'est depuis chargé du paiement de cette somme, qui a été votée par le parlement et payée à la compagnie par l'intermédiaire de ce département, car on considérait que cette subvention était faite plutôt dans l'intérêt du commerce que dans un but de service postal.

L'île du Prince-Edouard a aussi accordé une subvention semblable. Pendant la saison de 1869. La compagnie a étendu ses opérations de Pictou au port de Hawkesbury, dans le détroit de Canso; pour cette extension de service le parlement a accordé $1,400, cours du Canada, cette subvention, étant affectée spécialement pour activer le commerce et pour l'avantage de ces localités et non pour le service de la poste, a été payée par ce département. Le montant total payé à cette compagnie pour ses services pendant l'année fiscale dernière a été de $3,038.36, cours de la Nouvelle-Ecosse, ou $2,956.16 cours du Canada. La somme payée à la compagnie pour l'année expirée le 30 juin 1869, a été de $1,600, cours de la Nouvelle-Ecosse. Ce contrat a été passé en février 1864; il doit durer dix ans et prendre fin en mai 1874.

Pendant l'année fiscale dernière, ce département a payé $1,500 au gouvernement du Nouveau-Brunswick, pour le rembourser d'un égal montant qu'il avait payé à la même compagnie pour avoir entretenu avec ses vapeurs une ligne de communication entre l'Ile du Prince-Edouard et Shédiac, dans le Nouveau-Brunswick, du 1er juillet 1867 à la fin de la saison de 1868. On considérait aussi cette subvention comme particulièrement destinée à faciliter et développer le commerce, quoique ces bateaux à vapeur transportassent en même temps des

malles et des voyageurs. Cette somme a été payée conformément à une convention que la compagnie avait faite avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick, par laquelle, à raison de $1,000 par année, elle s'engageait à faire deux voyages par semaine de l'Ile du Prince-Edouard au Nouveau-Brunswick, à commencer du printemps de 1864 jusqu'à la fin de la saison de 1868.

Suivant un arrangement antérieur à la confédération, ce département a payé $400, cours de la Nouvelle-Ecosse, à titre de subvention, pour l'entretien d'une ligne de communication par goëlettes entre Pictou, Nouvelle-Ecosse, et les îles de la Madeleine, et aussi pour le transport des malles et des voyageurs. Le montant affecté à ce service a été voté par le parlement.

SIFFLET D'ALARME DU CAP RACE.

Dans le dernier rapport de ce département, je rendais compte de la correspondance et des négociations qui avaient eu lieu entre le gouvernement du Canada, le secrétaire d'Etat pour les colonies, le bureau de commerce et les lords de la trésorerie, au sujet de ce signal, si nécessaire à la navigation entre l'Europe et les ports américains de cette partie du continent. Sur ma recommandation, le gouvernement canadien a signalé au gouvernement impérial l'urgence de l'établissement d'un sifflet d'alarme à vapeur au phare du cap Race, afin de prévenir les désastres qui arrivent pendant les brouillards, si fréquents dans ces parages. Le bureau du commerce, qui possède le contrôle en pareille matière dans le Royaume-Uni, était d'opinion qu'il vaudrait mieux pour le gouvernement impérial renoncer au recouvrement de la balance dont il était encore à découvert par rapport au phare du cap Race, à la condition qu'à l'avenir les frais d'entretien de ce phare seraient à la charge du gouvernement colonial.—Cependant les lords de la trésorerie croyaient que l'arrangement actuel devait continuer jusqu'au paiement de la balance encore due ; mais ils n'avaient aucune objection à opposer à la recommandation du gouvernement du Canada, et étaient prêts à approuver l'installation d'un sifflet d'alarme à vapeur au cap Race, à la condition que le droit de tonnage consacré à l'entretien du phare du cap Race, serait légèrement augmenté. Le bureau du commerce déclara alors qu'à son avis il n'était pas opportun d'augmenter les droits de tonnage pour le phare du cap Race, mais qu'il se prêterait à tout arrangement portant décharge de ce qui est dû au gouvernement britannique, et qui placerait le plus tôt possible la direction de tout l'établissement entre les mains des autorités coloniales.

Il se présentait cependant une sérieuse difficulté à accepter les propositions du bureau du commerce ; car, s'il était désirable de placer le phare du cap Race et l'établissement du sifflet d'alarme sous la direction des autorités coloniales au lieu du bureau du commerce, on ne pouvait espérer que le gouvernement de Terreneuve, sur le territoire duquel se trouve le phare, subviendrait aux frais de ce service dans l'intérêt de la marine de toutes les nations sans être autorisé à percevoir un droit, et on devait encore moins s'attendre à ce que le gouvernement du Canada établît et entretînt des sifflets d'alarme à vapeur très-coûteux dans une

autre colonie, où il n'a aucune juridiction, dans l'intérêt des marins des Etats-Unis, de l'Angleterre et des autres pays maritimes, sans avoir le droit et l'autorité de prélever une taxe sur les navires qui passent dans ce parage, pour payer les frais d'entretien de ce service. Le bureau du commerce et les lords de la trésorerie, convinrent cependant un peu plus tard d'approuver la dépense de $400 pour l'installation d'un sifflet d'alarme à vapeur en cet endroit. Lorsque ce sifflet d'alarme sera en pleine activité et rendra des services au commerce, le bureau du commerce fera les démarches pour obtenir un ordre de Sa Majesté en conseil, à l'effet d'élever les droits de tonnage du phare du cap Race d'un seizième de denier par tonneau à un douzième de denier.

Le bureau du commerce a prié aussi le gouvernement canadien de se mettre en communication avec le gouvernement de Terneuve à ce sujet, et d'agir de concert avec lui pour préparer des plan et devis estimatif des travaux, qui devront être transmis au bureau du commerce pour son approbation. Ce département a maintenant en sa possession ces plan et devis estimatif, et il va les envoyer au gouvernement de Terreneuve, avant de les soumettre à l'approbation du bureau du commerce. Lorsque les arrangements nécessaires seront terminés et qu'on aura obtenu l'agrément des parties intéressées, j'espère que l'on pourra procéder sans retard à l'établissement de ce signale, qui devra être d'un si grand secours à la navigation de l'Atlantique-Nord, et qu'avant longtemps un sifflet d'alarme à vapeur des plus puissants, avertira de leur position, dans les brumes épaisses qui règnent sur les côtes de Terreneuve, les navires approchant de trop près ces dangereux écueils, et les préservera ainsi probablement d'une destruction imminente.

Je suis aussi d'opinion que ce sifflet d'alarme, dont les plans sont déjà faits, sera entendu distinctement dans des conditions favorables à une distance de trente milles, et dans les conditions les plus mauvaises à une distance de six à huit milles. Dans la plupart des cas un avertissement entendu à six ou huit milles, sera suffisant pour permettre aux navires de changer leur route et d'éviter le danger.

Cabotage.

Dans le dernier rapport de ce département, je donnais des explications sur la condition du cabotage, et je faisais connaître les démarches que ce département faisait pour le placer sur un pied convenable et tel que le veulent les intérêts de notre population maritime. Depuis la date de ce rapport, le parlement a passé la mesure que j'avais été autorisé à préparer ; dans cet acte, défense est faite à tous les navires étrangers de transporter des marchandises ou des passagers, d'un lieu à un autre de la Puissance, à moins d'y être autorisés par un ordre du gouverneur en conseil, auquel l'acte donne pouvoir d'ouvrir le cabotage à la marine de toute nation étrangère qui admettra dans ses ports le pavillon britannique aux bénéfices de cette navigation.

Cette mesure aura une heureuse influence sur nos intérêts maritimes, et contribuera à créer sur nos côtes une population de marins, sans laquelle un pays ne peut devenir une grande puissance maritime. On n'admettra plus à l'avenir les étrangers au bénéfice du cabotage qu'à condition de réciprocité.

PÊCHERIES.

J'éprouve une véritable satisfaction à vous parler ici de l'état amélioré et du produit abondant des pêcheries canadiennes; leur condition générale et l'augmentation de leur rendement sont très-satisfaisantes. Dans plusieurs endroits le produit a presque doublé celui de la saison dernière. C'est avec raison que l'on attribue, en grande partie, la prospérité des pêcheurs dans différentes parties du pays et l'activité renaissante de notre commerce de poisson, aux excellentes lois sur la pêche établies par le parlement, et au système judicieux de protection et de règlementation appliqué par le gouvernement en exécution de ces lois.

L'effet bienfaisant de ces mesures se fait surtout remarquer dans les pêcheries fluviales par tout le Canada.

ETATS STATISTIQUES.

Les tableaux, contenus dans les appendices annexés à ce rapport, font connaître le détail des produits des différentes pêches, leur valeur et leur emploi; ils sont accompagnés des rapports des officiers de pêche, qui donnent d'autres renseignements sur cette industrie importante.

VALEUR DES PRODUITS DE LA PÊCHE.

L'augmentation annuelle de la production et la valeur croissante des produits de nos pêcheries montrent la rapidité et l'étendue de leur développement. Sans tenir compte de la pêche faite par les étrangers, la valeur des produits de nos eaux destinés pour l'exportation, dépasse maintenant sept millions de piastres; c'est presque le double de ce que rapportaient les pêcheries il y a dix ans.

Le nombre des bras et les capitaux employés ont augmenté dans la même proportion. En exerçant encore quelques années une protection efficace sur nos pêcheries côtières et fluviales, qui les préserve contre les dommages domestiques et contre les empiétements des étrangers, on ne peut que développer encore davantage cette source féconde de richesse.

REVENU DES PÊCHERIES.

Voici les sommes qui ont été perçues dans le cours de l'année fiscale :

Ontario.—Loyers de places de pêche, droits de licences, amendes et confiscations.	$6,165 56
Québec.—Loyers de places de pêches, droits de licences et droits de permis de pêche à des bâtiments étrangers, amendes et confiscations................	7,997 21
Nouvelle-Ecosse.—Droits de permis à des bâtiments étrangers, droits de licences de pêche au filet-trappe, amendes et confiscations	1,373 24
Nouveau-Brunswick.—Loyers de pêche, taxes sur rets à saumon, permis aux bâtiments étrangers, amendes et confiscations...	1,086 42
Total..	$16,622 43

NOTE.—Les recettes ci-dessus comprennent une somme de $2,041.61, produits des permis délivrés aux pêcheurs étrangers, pendant le trimestre de décembre de l'année fiscale.

DÉPENSES.

La somme dépensée pendant l'année fiscale a été de $43,263.30. Cette somme se décom pose comme suit :

Ontario.—Salaires et déboursés des garde-pêches, frais de pisciculture, etc., etc., etc..$	8,435 33
Québec.—Salaires et déboursés des gardes-pêche, entretien de *La Canadienne*, etc.	16,410 56
Nouveau-Brunswick.—Salaires et déboursés des gardes-pêche.........................	8,422 63
Nouvelle-Ecosse —Salaires et déboursés des gardes-pêche, etc..........................	9,994 78
Total..	$43,263 30

CROISEURS DE LA POLICE DE MARINE.

Le gouvernement ayant discontinué la concession de permis de pêche aux bâtiments étrangers, en vertu des statuts 31 Vic., chap. 61 et 33 Vict., chap 15, il devenait nécessaire d'organiser une force municipale pour défendre nos intérêts de pêche dans les limites provinciales, et co-opérer avec les croiseurs impériaux à faire observer l'ordre dans les eaux britanniques.

Par des ordres en conseil, ce département fut autorisé à affrêter et équiper les navires à voiles propres à ce service, et après avis public, des soumissions furent acceptées pour six goëlettes. Ces bâtiments furent convenablement équipés et armés pour faire le service de croiseurs de la police de marine ; on leur assigna des stations de croisière, et on les mit en campagne d'aussi bonne heure que possible. Les officiers chargés du commandement reçurent des instructions spéciales sur l'importance et la nature délicate du service qu'ils avaient à accomplir. Ces instructions officielles définissaient nettement leurs pouvoirs et leurs devoirs, et leur enjoignaient strictement d'agir avec prudence et fermeté. On leur recommanda d'être modérés et tolérants dans tous leurs actes. Les officiers des pêcheries reçurent aussi des commissions d'officiers du

service préventif des douanes de Sa Majesté, afin de faire exécuter les lois de commerce et de navigation, et de pouvoir informer sur tous faits de commerce illicite de la part des navires étrangers ou canadiens qui pourraient venir à leur connaissance. Grâce à cette réunion de pouvoirs, on a pu découvrir et réprimer certaines pratiques frauduleuses et tendant à éluder adroitement la loi, qui depuis plusieurs années causaient un tort grave au commerce licite. Avant le traité de réciprocité, ces fraudes et ces ruses étaient extrêmement fréquentes, et n'étaient que bien faiblement réprimées par les croiseurs du revenu provincial.

Des bateaux pêcheurs des Etats-Unis, équipés exprès pour faire la pêche dans le voisinage de nos côtes, après avoir obtenu l'enregistrement britannique au moyen de prétendues cessions par les propriétaires primitifs étrangers à des habitants des provinces, pêchaient constamment parmi les pêcheurs britanniques. Cette pratique était très-préjudiciable à notre industrie maritime, et retardait le progrès de notre marine de pêche.

Depuis la remise en vigueur des mesures protectrices portées par nos statuts contre les pêcheurs étrangers, on a vu revivre aussi ce double mode de se soustraire aux lois de douanes et de violer nos droits de pêche.

Quant à ces tentations illégales de pêche par les étrangers, il y a tant de prétextes pour entrer et sortir en tout temps de nos baies, ports et havres à l'occasion des opérations de pêche, et un si grand nombre de bâtiments canadiens se trouvent mêlés à la flotte américaine, qu'il était devenu impossible de découvrir ces fraudes et ces ruses, à moins d'employer une force de marine qui étende sa surveillance sur les bâtiments étrangers, conformément à nos lois de pêche.

On a donc constaté que le service des croiseurs de la police de marine est très-efficace en même temps que très-économique.

Dans le cours de la saison, les commandants des vaisseaux du gouvernement ont visité près de quatre cents bâtiments de pêche américains qui se trouvaient à moins d'une lieue marine de la côte. Quoique la plupart de ces goëlettes fréquentassent ainsi nos ports, baies et havres dans un but légitime, un grand nombre ont été examinées dans des circonstances qui prêtaient au soupçon. Suivant les instructions qu'on leur avait données d'agir avec la plus grande modération et une extrême prudence, les officiers des pêcheries se sont abstenus de détenir aucun de ces bâtiments sur de simples apparences ou pour des faits réels pouvant le moins du monde donner lieu à doute. Chaque fois que la présence de ces bâtiments paraissait équivoque, s'ils offraient quelque excuse un tant soit peu plausible, les officiers se contentaient de les avertir de s'éloigner ou de se hâter d'accomplir l'objet avoué de leur voyage. Je ne crois pas que l'on puisse citer un seul cas où l'on ait refusé à un bâtiment de pêche américain les facilités raisonnables pour user des droits que les traités garantissent aux citoyens des Etats-Unis.

On trouvera un résumé des saisies pratiquées par les croiseurs de Sa Majesté et de la police de marine dans les appendices annexés à ce rapport; ce résumé mentionne les captures opérées pour contraventions aux lois des pêcheries et infractions aux actes et règlements de douane ; il donne aussi dans chaque cas les causes de la détention.

L'entretien de cette force a occasionné une dépense totale de $69,684. Ce montant

comprend la somme de $2,775.95, prix d'achat de la goëlette de pêche condamnée *S. G. Marshall*, vendue à l'encan à Charlottetown, I. P.-E., et achetée pour le compte du gouvernement. Le produit de la vente des autres bâtiments confisqués figurera dans le compte de opérations de l'année fiscale courante.

On déplore sincèrement la nécessité qu'il y a de saisir et confisquer la propriété individuelle, et d'interrompre les travaux d'une classe d'hommes entreprenants et aventureux ; cela est regrettable pour plusieurs raisons, mais surtout parce que les conséquences, ruineuses pour les individus dont la propriété et l'industrie sont atteintes, ne peuvent manquer d'avoir un effet plus ou moins irritant, et, en excitant la sympathie des populations qui souffrent de ces pertes, de troubler l'esprit public et faire naître par degré un mécontentement national. La responsabilité d'événements et de résultats aussi peu propres à cimenter les rapports d'amitié qui doivent exister entre peuples voisins, ne peut sans doute retomber sur le Canada, qui maintient avec raison des droits incontestables, et exerce ses priviléges pour l'avantage de ses habitants et la conservation de son commerce. En ce qui concerne les propriétaires des bâtiments capturés et les pêcheurs étrangers, on peut inférer qu'ils acceptent les risques de la situation, comptant sur les bénéfices qu'ils peuvent retirer en pêchant clandestinement dans nos limites réservées ; et en persistant à pénétrer dans nos baies et nos havres dans un but que n'autorise aucune stipulation conventionnelle, ni aucun usage commercial, ils perdent volontairement tout titre à des ménagements de la part des Canadiens, dont ils violent les priviléges, diminuent les ressources, et menacent sérieusement les intérêts industriels. Néanmoins il faut admettre que les individus industrieux et entreprenants des Etats voisins qui se trouvent, par suite de l'état de chose actuel, exposés à des conséquences désastreuses, telles que la confiscation de leurs biens, l'amende et la perte de leur voyage, ne sont pas sans mériter quelque sympathie. Bien que nous ayons fait des efforts patients et libéraux pour éviter la nécessité que nous déplorons, la tâche qui nous incombe n'en est pas moins pénible. Le fait est que les pêcheurs américains ne peuvent pas faire avec succès la pêche dans le golfe, si ce n'est dans nos eaux près des côtes, et sans fréquenter nos baies, ports et havres. Réellement, en justice pour notre commerce et l'industrie de notre population maritime, nous ne pouvons pas concéder ces priviléges aux étrangers, sans qu'ils nous accordent quelque juste équivalent. Il dépend des Américains eux-mêmes de soustraire leurs pêcheurs aux dangers auxquels ils sont exposés, et de prévenir le mécontentement inévitable que fait naître une défense énergique de nos avantages naturels. Tout en tenant compte de l'irritation des individus qui, ayant perdu leur propriété et se voyant dépouillés des fruits de leur labeur, s'estiment lésés (ce qui est assez naturel) d'une manière ou d'une autre, et tournent en conséquence leur colère contre la cause immédiate de leurs malheurs, il est certainement étrange de voir un peuple pratique et intelligent ne pas comprendre l'injustice qu'il y a de rejeter sur ses voisins la responsabilité des résultats d'un simple système municipal qui n'est lui-même que la conséquence de la politique illibérale que ce peuple a adoptée et applique par l'intermédiaire de ses gouvernements.

Bref, pour éviter tous ces inconvénients, le plus court serait sans doute de ne pas enfreindre la loi ; cela préviendrait toute difficulté. La seule autre alternative pour nos voisins serait d'obtenir par un marché équitable l'usage des priviléges indispensables à leurs intérêts de

pêche. Le Canada n'a pas le moindre désir de nuire à la pêche américaine, ni de la supprimer, et les Canadiens n'ont certainement rien fait qui puisse faire supposer ce dessein de leur part. Cette idée, populaire parmi les Américains, que nous ne les admettons pas à fréquenter librement nos pêcheries près des côtes par mesure de représaille pour l'abrogation du traité de réciprocité, ou dans le but d'obliger le gouvernement des Etats-Unis à consentir au libre-échange mutuel, est une idée entièrement erronée. Nous refusons simplement de les laisser retirer plus longtemps des bénéfices précieux pour lesquels ils ne nous accordent plus aucune compensation.

La coïncidence qui a donné à cette interprétation du motif de nos actes et de notre politique, quelque apparence de plausibilité, devrait être aisément distinguée de ce principe juste et simple en lui-même.

Il n'y a plus actuellement en service actif qu'une seule des goëlettes affretées, le *Water Lily;* elle est stationnée dans la baie de Fundy, où les pêcheurs étrangers se rendent pour faire la pêche dans nos eaux, pendant l'hiver. La surveillance exercée dans cette région a eu pour résultat immédiat la vente aux Américains de quantités considérables de poisson pris par les pêcheurs canadiens.

On a constaté que la valeur du poisson ainsi vendu directement par nos pêcheurs, pendant les mois d'automne et d'hiver, a été de plus de $50,000.

Quant au nombre de croiseurs de la police de marine qu'on devra employer pendant la saison prochaine, il est à désirer qu'il ne soit pas moindre que pendant la saison dernière.

Les croiseurs feraient encore un meilleur service, si on leur procurait des baleinières, que monterait un équipage d'hommes choisis pour faire la ronde pendant la nuit parmi la flotte des bâtiments de pêche, et découvrir ceux qui, à la faveur de l'obscurité, pêcheraient près des rivages. Les officiers et les hommes de l'équipage pourraient alors, après avoir constaté ces infractions, porter une plainte formelle, et serviraient de témoins en cas de saisie subséquente. A ce sujet et pour preuve de l'efficacité avec laquelle le service a été exécuté par le petit nombre de vaisseaux employés, j'ai l'honneur de renvoyer à la dépêche suivante du vice-amiral Wellesley, adressée à Votre Excellence en septemdre dernier:—

Royal Alfred.

HALIFAX, 26 septembre 1870.

MONSIEUR,—Comme je suis sur le point de quitter le commandement de cette station, ce sera à mon successeur de rendre compte du résultat des mesures adoptées pendant cette saison pour la protection des pêcheries canadiennes; cependant, je ne puis m'empêcher d'attirer l'attention de Votre Excellence sur le fait que les quelques goëlettes coloniales employées à la protection des pêcheries pendant cette année, ont beaucoup contribué à empêcher les bâtiments américains de violer la loi en pêchant en deçà de la limite des trois milles, et je crois qu'il serait opportun de porter cette force, l'année prochaine, à deux goëlettes au moins pour chaque station de pêche, en sorte que l'une d'elles pût toujours accompagner les flottes respectives de pêche.

J'ai, etc.

GEORGE S. WELLESLEY,
Vice-Amiral.

A Son Excellence le Très-Honorable,
Sir John Young, Bart., G. C. B., G. C. M. G.
etc., etc., etc.

Le vice-amiral Fanshawe suggère aussi d'entretenir une force de police coloniale suffisante.

On trouvera dans les appendices, les rapports de croisière des commandants de vaisseaux de Sa Majesté qui nous ont été transmis par le vice-amiral Fanshawe, ainsi que les rapports des officiers des pêcheries chargés du commandement des vaisseaux canadiens employés par le gouvernement.

EAUX RÉSERVÉES.

La réserve que l'on a faite de certains endroits propres à la propagation naturelle du poisson, a eu les résultats les plus satisfaisants pour nos pêcheries côtières et fluviales. Les frayères qui ont été réservées pour la reproduction des harengs, à la pointe méridionale de l'île de Grand-Manan, dans la baie de Fundy, ont augmenté d'une manière extraordinaire le nombre de ces poissons. Cette amélioration a attiré les pêcheurs américains dans le voisinage, et la persistance de leurs efforts pour se procurer l'approvisionnement ordinaire de boitte, oblige ce département à faire des frais imprévus pour la protection de nos pêcheries dans cet endroit.

OBSTRUCTION ET ALTÉRATION DES COURS D'EAU.

Les chaussées de moulins sont le principal obstacle que le poisson rencontre en remontant nos cours d'eau ; cependant il n'est pas toujours nécessaire d'établir dans ces constructions des passes-migratoires, car dans certains cas les barrages ne sont pas si hauts que le poisson ne puisse les franchir, et dans d'autres cas, l'absence de poissons migrateurs rend cette addition inutile. Ce n'est qu'après avoir soigneusement examiné chaque localité que le département peut reconnaître les cours d'eau où il convient d'établir de ces échelles. On a fait plusieurs examens de cette nature, et là où la chose paraissait nécessaire, on a averti les propriétaires de moulin de construire des passes-migratoires suffisantes. On a aussi fait disparaître des obstacles naturels qui existaient dans quelques rivières à saumon; de la sorte le poisson peut parvenir jusqu'aux sources où se rencontrent des frayères étendues. La coutume de verser dans les rivières les déjections de manufactures est extrêmement dommageable; cependant dans les cours d'eau fréquentés par le poisson, les lois de pêche sont suffisantes pour corriger cet abus ; mais pour ce qui est d'empêcher que les moulins se débarrassent de leurs déchets en les jetant dans les eaux navigables au détriment de la navigation, ces mêmes lois n'ont plus guère d'efficacité. L'exploitation des scieries est d'une si haute importance pour le pays, qu'elle commande plus l'attention que les priviléges de pêche et les droits de navigation qui sont du domaine public. Il est extrêmement difficile d'agir lorsqu'il s'agit d'une vaste industrie aussi profitable et aussi ramifiée, et qu'on se propose cette alternative ou de favoriser ce qui paraît être dans le moment d'un intérêt général ou secondaire, ou de garantir les droits du public contre des éventualités plus ou moins éloignées. La difficulté est encore plus grande, si une industrie de moindre importance a déjà été pratiquement détruite par les opérations d'une industrie supérieure. Dans les cours d'eau où les endroits favorables à la reproduction du poisson sont maintenant presque anéantis par l'accumulation du bran de scie et des débris de bois, l'appli-

cation rigoureuse des dispositions du statut concernant la conservation des pêcheries, ne me paraît pas justifiable par les circonstances, car l'avantage réel qui en résulterait pour le public en général, ne balancerait point les inconvénients et les dépenses qu'elle occasionnerait pour les individus obligés de la subir.

La navigation de ces rivières est cependant une chose d'une haute importance, et devrait être protégée par une législation spéciale. Sous les lois actuelles, ce département ne peut empêcher directement les pratiques dommageables à la navigation, vu qu'il n'est pas chargé d'entretenir les chenaux des rivières dans une condition navigable.

Il est très-désirable que l'attention du parlement soit appelée sur le dommage permanent dont est menacée dans l'avenir la navigation de quelques-uns de nos principaux fleuves et havres par la cause que je viens d'indiquer.

PISCICULTURE.

Le succès obtenu dans la reproduction artificielle du poisson à Newcastle et à Galt, Ontario, et à la rivière Moisie, dans la province de Québec, ne laisse aucun doute sur les avantages considérables que devront produire de semblables entreprises dans d'autres parties du pays.

A Newcastle, sur la petite rivière Wilmot, on a lâché, pendant la saison dernière, 150,000 jeunes saumons de l'établissement ichthyogénique placé sous la surveillance de M. Wilmot; on les a distribués dans différents cours d'eau se déchargeant dans le lac Ontario, et choisis spécialement à cause des facilités qu'ils offrent pour la frayaison. A la saison prochaine, on s'occupera d'ensemencer d'autres rivières. On ne peut trop apprécier l'importance de tels résultats. En avril, l'année dernière, l'établissement expédia à Augusta, dans l'Etat de Maine, plusieurs milliers d'œufs de saumons fécondés; ils arrivèrent presque sans aucune avarie, et cela a donné lieu à plusieurs autres demandes d'œufs pour repeupler les rivières épuisées des Etats-Unis.

Les œufs déposés l'automne dernier, au nombre de 350,000, dans les auges à incubation, ont une belle apparence et sont beaucoup plus avancés que ne l'étaient vers ce temps-ci les œufs qu'on fit éclore les autres années. Un grand nombre déjà présentent des signes de vie et de mouvement, et, à en juger d'après cette apparence, on s'attend à avoir une menuaille de plus de 300,000 alevins de saumon en avril et mai prochains. La difficulté de trouver des aides entendus dans la récolte des œufs et de la laitance, a empêché de faire une fécondation plus abondante. Afin de surmonter cette difficulté, M. Wilmot a trouvé un moyen ingénieux de se procurer des œufs en se servant de frayères artificielles. Si cette expérience réussit, les opérations piscicoles pourront se faire sur la plus grande échelle, n'étant plus limitées que par la capacité des installations.

L'établissement de M. Brown et cie., de Galt, pour la reproduction de la truite a été complété l'année dernière, et opère maintenant avec succès. Il y a environ 10,000 individus reproducteurs dans le bassin principal, et 61,000 alevins vigoureux, éclos dernièrement, dans les auges. Tout nous fait espérer que cette entreprise sera couronnée d'un succès complet, et qu'elle contribuera à faire suivre l'exemple donné par M. Wilmot, dans ses expérimentations

de piscifacture, et à faire exploiter une industrie qui doit devenir l'une des ressources du pays.

L'établissement de la rivière Moisie, sous la direction de M. Holliday, a également réussi dans la reproduction du saumon. De bonne heure le printemps dernier, environ 120,000 jeunes saumons sont éclos des œufs mis en incubation l'automne précédent; l'automne dernier, 200,000 autres œufs ont été déposés dans les auges à éclosion. Ces derniers présentent maintenant tous les signes d'une évolution vigoureuse et on pense que la perte sera très-minime.

Il est extrêmement important d'introduire de ces établissements dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, où tant de rivières, autrefois si riches en poissons, sont maintenant épuisées par la pêche illégale ou désertées à cause des barrages infranchissables qui empêchent les poissons reproducteurs de gagner leurs frayères. Le simple rempoissonnement de nos rivières dépeuplées, ainsi changées en vastes nourriceries, ajoutera beaucoup en peu d'années à la valeur de nos pêcheries côtières, tandis que la création d'une industrie nouvelle ayant pour objet d'accroître directement une source intarissable de richesse, ne peut manquer de contribuer dans une grande mesure au développement du pays. Ce sujet est bien digne d'attirer l'attention du parlement et de recevoir un encouragement libéral.

ÉTENDUE ET VALEUR INTRINSÈQUE DES PÊCHERIES DE L'AMÉRIQUE BRITANNIQUE DU NORD.

Aucune contrée au monde n'a de plus belles pêcheries que l'Amérique britannique du Nord. Comme domaine national, elles sont inestimables, et comme champ ouvert à l'esprit d'entreprise et d'industrie, elles sont inépuisables. Outre leur importance générale au point de vue du commerce et de la richesse maritimes, elles ont aussi une valeur particulière pour les habitants. La grande variété et la qualité supérieure des produits de mer et de rivière de es colonies, offrent une nourriture copieuse et économique, admirablement propre pour les besoins domestiques d'une population mixte et laborieuse. Elles ont encore sous d'autres rapports une valeur spéciale pour ceux qui suivent la carrière maritime, comme industrie distincte ou jointe à l'agriculture. Les principales localités où l'on se livre à la pêche, ne sont pas généralement favorables à l'agriculture ; elles sont peu fertiles, ont peu d'étendue et sont soumises à certains désavantages de climat. La fécondité des eaux avoisinantes, dont la population profite sans empêchement, est une compensation pour les défauts du sol et du climat. Pour cette seule raison, les pêcheries côtières et intérieures sur lesquelles les sujets britanniques ont des droits, ont une valeur hors ligne, et dans certaines parties du pays, il est de nécessité presque vitale de conserver à la population le privilége exclusif de la pêche.

Ainsi, soit que nous les regardions au point de vue de l'importance et de l'abondance de l'aliment qu'elles fournissent ou de leur valeur, plus grande encore, comme ressource susceptible d'un développement toujours croissant et d'une reproduction illimitée,—employant un capital de plusieurs millions de piastres et donnant de l'occupation à des centaines de mille personnes, encourageant la carrière maritime, favorisant le développement de la marine commerciale, et le commerce avec l'étranger, et tenant constamment en activité une classe indépendante et énergique de marins,—les riches pêcheries qui bordent les côtes des possessions britanniques de l'Amérique du Nord, et celles que renferment leurs grands lacs et

leurs belles rivières, sont à nos yeux une propriété nationale plus précieuse et plus durable que tous les trésors en argent.

Il est satisfaisant au plus haut degré de voir que les sujets britanniques en comprennent davantage, chaque année, la vaste importance, et que les Canadiens sont maintenant plus que jamais disposés à les conserver comme la plus belle portion matérielle de notre héritage colonial.

Le fait que les nations étrangères ont toujours tenu avec tant de tenacité aux droits et la liberté commune qu'elles ont pu s'assurer dans ces pêcheries, et l'empressement que manifestent les étrangers à obtenir la jouissance de ces priviléges lucratifs et étendus, constituent la plus forte et la meilleure preuve de l'importance grandissante de leur possession, comme de leur valeur commerciale et industrielle.

VALEUR DU POISSONS PRIS PAR LES PÊCHEURS BRITANNIQUES ET AMÉRICAINS.

La valeur totale du produit des pêcheries provinciales est d'environ dix-sept millions de piastres ($17,000,000), et peut atteindre un chiffre beaucoup plus considérable.

Les Américains emploient de huit à onze cents bâtiments de pêche de divers tonnage. On évalue à huit millions de piastres la valeur de leur pêche annuelle, faite principalement dans la zone des trois milles. Le montant probable de capitaux employés à l'exploitation des pêcheries côtières, est évalué à neuf millions de piastres : soit en total dix-sept millions de piastres.

Sous le traité de réciprocité, les pêcheurs américains capturaient plus du double de la quantité de poisson qu'ils prenaient avant 1854. Durant la période où le système des licences a été en vigueur, leur prise a diminué à cause de quelques restrictions apportées à leurs opérations, et pendant la saison dernière l'exclusion des bâtiments de pêche américains de nos côtes jusqu'à une distance d'une lieue marine, et le refus d'accorder certaines facilités pour faire la pêche devant nos rivages immédiatement en dehors de la limite, ont causé une nouvelle diminution considérable ; la plus grande partie de leur flotte de pêche s'en retourna avec guère plus d'une moitié de charge, plusieurs bâtiments manquant presque entièrement de cargaison.

PROTECTION DES PÊCHERIES CÔTIÈRES CONTRE LES EMPIÈTEMENTS DES ÉTRANGERS.

Dans le dernier alinéa, je mentionne l'effet immédiat produit sur les intérêts de pêche des citoyens des Etats-Unis par les mesures de protection que ces colonies ont adoptées, avec l'approbation du gouvernement de Sa Majesté, et l'assistance des vaisseaux de guerre impériaux. C'est une opinion générale que l'exclusion effective des pêcheurs étrangers des eaux du Canada, a permis aux pêcheurs canadiens de poursuivre leur industrie avec beaucoup plus de succès qu'autrefois ; c'est le cas et pour la quantité de poisson capturée et pour les prix obtenus. Les diverses suggestions qui ont été faites de temps en temps, par l'intermédiaire de Votre Excellence, pour la protection plus efficace de nos pêcheries contre l'intrusion des étrangers, ont été grandement avantageuses au pays. Si l'on trouvait opportun de protéger nos priviléges de pêche dans toute la mesure prévue par les stipulations des traités, il y a toute

raison d'espérer des résultats encore plus favorables. Si les Canadiens peuvent être assurés de la permanence d'une jouissance relativement paisible de leurs pêcheries côtières, dont ils commencent maintenant à jouir de nouveau, le commerce de poisson, pour lequel les provinces maritimes sont si favorablement situées, en recevrait une puissante impulsion.

COMMERCE PAR BATIMENTS DE PÊCHE AMÉRICAINS.

L'habitude qu'ont les pêcheurs américains de faire le trafic sur nos côtes, dans nos ports et havres, pour les besoins de leur campagne de pêche, a causé des embarras considérables. Les objets particuliers pour lesquels les bâtiments pêcheurs américains peuvent entrer dans un certain nombre de nos baies et havres, en vertu du traité de 1818, sont clairement décrits dans la convention; ce sont les suivants: se mettre à l'abri, faire des réparations, acheter du bois et faire de l'eau ; il n'y en a pas d'autres. Cependant, malgré cette restriction expresse, la plupart des Américains engagés dans l'exploitation des pêcheries, trouvant plus d'avantage à s'approvisionner chez nous de matériel et de choses nécessaires à leur campagne de pêche, s'efforcent de trafiquer avec les commerçants et les habitants à différentes places, le long des côtes, souvent même sans tenir aucun compte des règlements de douanes. Les officiers du revenu et les autres autorités leur ont toujours nié avec persistance ce privilége, qui, reconnu, étendrait indéfiniment les droits déterminés qui leur sont garantis par le traité, et qui les placerait en outre dans une position assez avantageuse pour ruiner la concurrence faite à leurs produits de pêche par nos pêcheurs sur les marchés étrangers, et particulièrement sur ceux des Etats-Unis. Un autre effet de l'usage de ce privilége serait de fournir des excuses et de donner des occasions de rôder clandestinement autour de nos places de pêche. La responsabilité et le coût de la surveillance qu'il faudrait exercer sur les étrangers dans des conditions si indéfinies, feraient peser sur les Canadiens une taxe injustifiable. Les faibles bénéfices que réalisent quelques habitants de ces localités, où les pêcheurs américains viennent acheter des ustensiles de pêche, n'ont que bien peu d'importance pour la population en général, et n'offrent à nos pêcheurs aucune compensation directe ou indirecte, soit pour cette compétition étrangère, ou pour l'avantage qu'en retire encore l'industrie déjà protégée des pêcheurs des Etats-Unis sur leur propre marché. Au contraire, les pêcheurs de ces localités en éprouvent un dommage réel ; car les articles qui leur sont le plus nécessaires pour faire leur pêche et soutenir leur famille, étant en plus grande demande, enchérissent, et cette hausse des prix ajoute réellement un nouvel impôt aux droits presque prohibitifs qu'ils ont à payer dans les ports des Etats-Unis, où ces étrangers privilégiés les rencontrent de nouveau avec leurs produits dans les conditions les plus inégales.

Il est devenu de nécessité urgente pour les pêcheurs américains, d'acheter la boitte dans nos ports et nos havres ; sa rareté sur leurs côtes et la supériorité de l'appât frais, qu'ils peuvent obtenir dans le voisinage de leur position de pêche, ou conserver facilement dans de la glace, les engagent à faire à terre un commerce illicite, et il leur importe grandement d'avoir la liberté d'en faire provision. Les Américains n'ont pas légalement, par la convention, le droit d'acheter ainsi de la boitte et des ustensiles de pêche, et, en justice pour les Canadiens, on ne devrait pas leur accorder cette liberté à moins qu'ils ne nous en donnent quelque équivalent. Cette autre coutume de même genre qu'ont les bâtiments de pêche entrant dans nos ports, de

transborder leurs cargaisons de poisson, n'a certainement jamais été prévue par les dispositions d'aucun traité. D'ailleurs cette pratique, comme plusieurs autres avantages dont ils ont joui sous le traité de réciprocité, et au-delà de ce qu'il comportait, ne date que de quelques années. Elle leur est évidemment très-commode et accroît en valeur le produit de leur campagne de pêche dans le golfe et le fleuve St. Laurent; ils peuvent ainsi se procurer facilement de la boitte fraîche et des approvisionnements à meilleur marché que chez eux. L'établissement récent d'une ligne de navigation à vapeur le long des côtes des provinces de l'Amérique britannique, communiquant avec les ports des Etats-Unis, et les facilités qu'offre notre système de chemin de fer, sont des avantages bien suffisants pour engager les pêcheurs américains à venir dans nos ports faire le transbordement et l'expédition de leurs cargaisons, ce qui leur permet de laisser leurs bâtiments sur les lieux de pêche, au lieu d'avoir à transporter eux-mêmes chez eux le poisson à plusieurs centaines de milles, comme ils étaient obligés de le faire auparavant, en interrompant par là leur pêche. Cette pratique ouvre aussi la porte au trafic illégal et à la violation de nos lois de commerce et de navigation. Il devrait exister une distinction clairement définie entre les navires de commerce et les bâtiments de pêche. Les goëlettes américaines qui entrent dans nos ports comme navires de commerce et qui acquittent les droits, peuvent réclamer tous les priviléges et immunités accordés au commerce; mais on ne devrait pas tolérer dans les circonstances actuelles la réunion de ces deux industries. Tout en accordant volontiers aux étrangers les droits et priviléges qui leur appartiennent, les intérêts de notre population exigent que nous protégions soigneusement nos priviléges exclusifs contre l'empiétement des étrangers, surtout lorsque ces étrangers refusent pratiquemment d'accorder à nos pêcheurs l'occasion de faire une concurrence équitable sur leurs marchés.

LOIS CONCERNANT LES PÊCHEURS ET LES BATIMENTS DE PÊCHE ÉTRANGERS.

Les lois passées pour donner effet à nos droits de pêche exclusifs, découlent du traité de 1818, et sont modelées sur le statut impérial qui ratifie cette convention. Elles sont identiques en principe, et, quoiqu'un peu moins strictes, sont à peu près semblables dans leur opération à ce statut. Les réglements basés sur ces lois ont conservé soigneusement l'esprit du traité, et sont conformes aux dispositions de l'acte. Ces instructions sont d'accord avec le système de protection qui a existé dans les provinces maritimes jusqu'en 1854, époque à laquelle le traité de réciprocité suspendit à la fois les lois et les réglements. Certaines des dispositions de ces lois ont soulevé plus particulièrement les objections des Américains, mais la clause la plus énergiquement condamnée est celle qui a une analogie étroite avec les dispositions des lois de douanes de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, qui rendent un navire se montrant dans certaines limites sujet à être visité par un officier public. Les actes canadiens concernant les pêcheurs étrangers ne s'exécutent actuellement que dans la zone de trois milles marins de la côte.

INTERPRÉTATION DU TRAITÉ DE 1818 ENTRE LA GRANDE-BRETAGNE ET LES ETATS-UNIS.

On ne nous dispute pas le droit exclusif de pêche dans une zone d'une lieue marine mesurée de la ligne de la marée basse sur toutes les côtes maritimes du Canada. C'est contre

notre prétention exclusive "aux baies, criques ou havres" de grande étendue, comme formant partie du territoire, que les Etats-Unis avançent des objections. Le mode reconnu de déterminer les limites géographiques des eaux d'un pays, consiste à tirer une ligne imaginaire d'une pointe à une autre, aux points mêmes où commençent les enfoncements dans les terres. Les Américains réclament une exception à cette règle, alléguant pour toute raison la nécessité et un usage permis ; de notre côté, nous demandons simplement à appliquer pour nos baies, côtes et pointes de terre la même interprétation de la loi internationale qu'ils appliquent chez eux, et qui est d'ailleurs universellement admise par toutes les nations civilisées ; d'après ces lois et coutumes, leur prétention est sans fondement. Au reste, les besoins croissants de leurs pêcheurs font exagérer cette prétention. Leurs pêcheries côtières, abandonnées pendant plusieurs années successives à l'ardeur inventive de pêcheurs ambitieux, diminuent rapidement. Les nôtres sont protégées et riches. Il y a donc quelque chose de plus tenace et de plus énergique que le sentiment d'un juste droit : c'est la voix de l'intérêt présent, c'est la crainte d'être privé de la pêche dans l'avenir, et c'est là ce qui les pousse à soutenir une prétention aussi extravagante. Les Canadiens comprennent aussi que, sans parler de leur possession et de leur droit, la richesse de leur jeune pays dépend en une certaine mesure de la conservation et de la mise en valeur de chaque acre, pour ainsi dire, des plaines marines qui entourent leurs côtes. C'est pourquoi nous tenons autant à conserver notre bien que nos voisins étrangers tiennent à participer à notre richesse qu'ils convoitent, et nous réclamons pour notre peuple le droit exclusif de faire la pêche dans la zone des trois milles de la même manière que nous entendons jouir de nos mines, de nos bois et de notre sol.

QUESTION DES POINTES DE TERRE.

La contestation à ce sujet a été malheureusement ranimée par les Américains à l'époque même où ils perdaient les priviléges communs dont ils avaient joui dans nos pêcheries cotières pendant le traité de réciprocité. L'Angleterre ne désirant pas alors renouveler la discussion sur la manière d'entendre l'article du traité relatif à la pêche, et croyant qu'il pourrait être conclu quelque arrangement commercial satisfaisant entre les Etats-Unis et les provinces, réserva le droit sans le mettre à effet. Les Américains ont donc joui du privilége de faire la pêche dans nos principales baies sans compensation aucune pour nous, et alors même que leur tarif de douane excluait le poisson des pêcheurs britanniques du marché des Etats-Unis.

Le point en litige n'est pas, il s'en faut de beaucoup, une simple question de droit abstrait. En dehors du principe sur lequel repose notre réclamation, il y a d'importantes considérations de pratique et de fait, qui exigent que le Canada n'épargne aucun effort pour maintenir le sens strict de la convention de 1818. La situation de nos grandes baies est sous plusieurs rapports toute particulière, et la délimitation la plus naturelle est une ligne tirée d'un promontoire à l'autre. La profondeur de ces baies dans les terres est si considérable, et les anses et lieux propres à cacher et abriter, sur les deux rives de ces enfoncements, sont si nombreux, que ce ne serait qu'avec la plus grande difficulté et qu'au prix d'une dépense énorme, que l'on pourrait surveiller et éloigner les transgresseurs, qui rôderaient sans cesse auprès de l'étroite zone de 3 milles. Ces individus pourraient si aisément passer et repasser la limite en pêchant sous voile, que les découvrir ou les capturer serait presque impossible,

outre qu'il y aurait toujours un danger éminent de conflit entre la force effective chargée de la protection des eaux et ces usurpateurs audacieux. C'est un fait bien connu que les pêcheurs étrangers empiètent et empièteront sur la zone réservée aussi souvent qu'ils peuvent ou pourront le faire avec impunité, et cela en la présence même des croiseurs. Au reste, ils ne peuvent pêcher avec succès sans empiéter sur nos limites. Aussi, si nous les laissons passer la ligne des promontoires, nous leur fournissons nous-mêmes l'occasion de violer notre propriété et de nuire à nos pêcheurs. Ce n'est pas le véritable intérêt de la paix qu'il en soit ainsi, et certainement, si nous levons l'exclusion, ce ne pourra être qu'en recevant une forte compensation.

Il y a aussi d'autres raisons : une surtout qui n'est pas la moindre, c'est que ces baies servent de frayères et de champs de pâture à nos poissons septentrionaux les plus précieux, et que recherchent si constamment les pêcheurs étrangers. Les embouchures de quelques-unes de nos plus belles rivières s'ouvrent sur ces vastes baies. Ces rivières fournissent leur pâture aux poissons de mer, et les attirent des profondeurs de la mer sur les hauts-fonds de leur estuaires. Ils se rendent aussi aux battures et aux bancs qui sont le long des rivages pour y déposer leurs œufs. Des troupes de poissons affluent incessamment dans les lieux où abonde la nourriture qu'ils recherchent, et où se trouvent des frayères favorables. Si on appauvrit les rivières et leurs embouchures par une pêche excessive, et qu'on harcèle constamment le poisson dans les frayères, il finira à la longue par déserter tout-à-fait ses retraites favorites. C'est ce qui est arrivé sur les côtes orientales de l'union américaine ; l'épuisement de leurs pêcheries est une des principales causes de l'ardeur que les pêcheurs des Etats-Unis mettent à obtenir un libre accès aux nôtres. L'amélioration annuelle de nos pêcheries cotières est un motif puissant pour eux de faire tout au monde en vue de profiter de cette condition avantageuse. Depuis quelques années, le Canada a employé les deniers publics à maintenir une protection organisée pour conserver et restaurer ses pêcheries cotières et fluviales. Le parlement et le gouvernement canadien ont accordé toute leur attention à cette industrie importante. Les pêcheurs britanniques ont doublement le droit de recueilir les fruits de ces soins et de cette prévoyance ; ils ne doivent pas, par égard pour les intérêts des contribuables du pays tout entier, ils ne peuvent pas, sans se faire tort à eux-mêmes, se déposséder, en faveur d'étrangers qui n'ont aucunement contribué dans la dépense judicieuse qui a enrichi notre domaine, d'un droit tel que celui de la fixation des limites aux promontoires.

Les Américains citent un compromis intervenu sur ce point en 1839 entre l'Angleterre et la France. Le même exemple est invoqué par des personnes en Angleterre comme un précédent pour céder de son droit absolu dans des matières de cette nature. Règle générale, il est très-désirable, lorqu'il est avantageux d'avoir un intercourse international et que les opérations maritimes des citoyens respectifs de pays voisins, suscitent des plaintes fréquentes et rendent probable le danger des conflits de faire des concessions dans l'intérêt général des deux peuples ; mais ces concessions doivent être réciproques ; sans quoi elles ne sauraient être équitables et contribueraient plutôt à aggraver par des sentiments d'aigreur et de jalousie des griefs antérieurs. Le traité entre la France et l'Angleterre, par lequel ces pays adoptèrent une règle conventionnelle de délimitation des baies, à savoir une ligne se tirant d'un promontoire à l'autre, est basé sur ce principe, et ne s'applique qu'aux baies qui ont plus de 10 milles de largeur à leur entrée. Cette règle de délimitation n'avait pas été adoptée sans qu'on eût

longuement et sérieusement considéré une telle innovation, qui dérogeait à un principe de droit public, relativement à l'industrie particulière dont on voulait régler mutuellement l'exercice et à la configuration du littoral. On ne peut appliquer cet exemple au cas des Etats-Unis et du Canada, premièrement parce qu'il n'y aurait pas de concession réciproque, et ensuite parce que les localités de pêche dont il s'agirait, diffèreraient complètement tant par leur caractère physique, que par la nature et la richesse de leur production. Si les pêcheries canadiennes et américaines se trouvaient, comme c'est le cas pour l'Angleterre et la France, sur les bords opposés de bras de mer étroits, et que l'avantage mutuel fut égal, le précédent cité aurait peut-être quelque valeur ; mais il n'en est pas ainsi. En supposant même que nos voisins fussent disposés à nous accorder la réciprocité sur ce point, leurs pêcheries côtières sont trop éloignées et trop appauvries pour avoir le moindre prix pour nous. Ils n'ont d'ailleurs aucun tel équivalent à nous offrir. Il est inutile d'en parler, et ils ne peuvent espérer que, parce que la Grande-Bretagne et la France ont mutuellement cédé de leur droit strict sur leurs domaines, la première de ces puissances voudra jamais favoriser l'application non réciproque de cet exemple aux baies, criques et havres de ses possessions coloniales.

Le soussigné a eu l'honneur, en plus d'une occasion, d'attirer l'attention du gouvernement de Votre Excellence sur le tort et l'injustice permanents qui résultent de cette suspension d'un droit naturel. Le gouvernement et la population du Canada ont vivement désiré que la question fût réglée. Tout en reconnaissant l'esprit conciliateur et modéré qui a dicté la suspension, ils doivent reconnaître aussi que le gouvernement impérial s'est toujours efforcé de réaliser leurs vœux. Ils ont désiré avant tout écarter toute cause possible de difficulté avec leur plus proche voisin, et calmer cette dispute, qui d'un moment à l'autre peut prendre un caractère irritant, qui rende tout accommodement impossible. Il ne paraissait pas que l'on s'attendît à voir s'éteindre ce différend au moyen d'un traité libéral de commerce, quoique le Canada fût disposé à reviser les conditions de celui que ses voisins venait d'abroger, et eût préféré abandonner quelques points douteux plutôt que de rouvrir une controverse dans laquelle les deux parties sont étroitement intéressées, dans un moment où la situation était si critique. C'est dans cette disposition d'esprit et avec cet objet en vue, que les Canadiens demandèrent au gouvernement britannique de renouveler la proposition qu'avait faite le ministre américain à Londres, en 1866, à savoir, de soumettre le litige à une commission mixte, mais le projet échoua par suite de la proposition déraisonnable du ministre américain, qui demandait qu'en attendant le jugement de la commission, les Américains eussent la liberté d'exploiter nos pêcheries. Consentir à une telle proposition, c'était encourager les Américains à retarder indéfiniment le règlement des questions controversées ; aussi le gouvernement de Sa Majesté refusa-t-il avec raison d'y consentir, et le gouvernement de Votre Excellence a souvent, depuis cette époque, attiré l'attention du gouvernement de Sa Majesté, à la recommandation du soussigné, sur la nécessité de représenter de nouveau aux Etats-Unis combien il était désirable de régler les points contestés. Le gouvernement de Sa Majesté a enfin consenti à agir en ce sens, et le soussigné croit sincèrement exprimer ici les sentiments et les espérances de toutes les personnes amies de la paix et du bon voisinage, en se félicitant de la perspective prochaine de ce qu'il espère devoir être un règlement amical, juste et honorable d'une question depuis si longtemps débattue.

On se propose de continuer, pendant la saison prochaine, l'application de la règle adoptée l'année dernière pour la protection de nos pêcheries côtières ; quoique cette règle ait laissé en suspens la question des promontoires, elle a provoqué de nouvelles divergences d'opinions de moindre importance touchant le traité de 1818, et certaines pratiques des pêcheurs américains. Ces questions secondaires ont trait principalement aux différents objets pour lesquels ceux-ci croient avoir droit d'être admis dans les ports et les havres coloniaux, en dehors des priviléges spécifiés au traité. Nous croyons contestable en pratique et contraire au traité, la liberté qu'ils réclament d'acheter des approvisionnements pour la pêche, et de transborder leurs cargaisons de poisson, soit en faisant ou non d'abord leur déclaration aux douanes locales. Il serait bon de concilier toutes les divergences d'opinions en ce qui regarde ces points secondaires, dans le cours des délibérations de la commission, sans préjudice de l'exclusion légale affirmée par le Canada. Il serait aussi beaucoup à souhaiter que l'on prît des mesures contre certaines pratiques des pêcheurs américains, qui sont assez dangereuses pour causer un dommage durable aux pêcheries qu'ils exploitent concurremment avec nous, et même à celles qui nous appartiennent exclusivement; les plus funestes de ces pratiques consistent à jeter par-dessus bord les débris de poisson sur les lieux de pêche, à faire une pêche excessive en certains endroits, et à employer des engins destructeurs. Leurs bâtiments de pêche ont l'habitude de se rendre en flotte dans quelque havre favorable où les équipages descendent à terre et troublent la paix publique :—les deux gouvernements pourraient prévenir ces abus, au moyen d'une force conjointe de police de marine. Quoique ce ne soient là que des questions de détail, on ne peut cependant y remédier efficacement qu'après qu'on aura arrêté quelque mode d'action, et déterminé clairement les droits et priviléges respectifs des habitants du Canada et des Etats-Unis dans les eaux de l'Amérique britannique.

Le montant total dépensé sous le contrôle et la surveillance de ce département, pour les services de la marine et des pêcheries, pendant l'année expirée le 30 juin 1870, a été de $408,151.31, contre $369,409.77 dépensées pendant l'année fiscale précédente expirée le 30 juin 1869. Cette augmentation de dépense sur l'année dernière a été causée par l'entretien d'une police de marine armée, employée à protéger nos pêcheries côtières.

En consultant l'addenda qui accompagne ce rapport, on verra que le personnel des services extérieurs de ce département se composait l'année dernière de 931 personnes, y compris les officiers et les équipages de la police de marine, contre 739 qui furent employés l'année précédente. Cette augmentation dans le nombre est due à l'addition des officiers et équipages de la police de marine, qui n'étaient pas compris dans le personnel mentionné dans le rapport de l'année dernière. Ces chiffres ne comprennent pas le personnel du département à Ottawa, et la dépense exprimée ci-haut ne comprend pas les salaires ni les autres dépenses du département à Ottawa, mais seulement la dépense des branches extérieures du service.

Avant de terminer ce rapport, je saisis l'occasion pour exprimer à Votre Excellence toute la satisfaction qu'ont causée à ce département l'aide et la coopération bienveillantes qu'il a invariablement reçues de cette branche si importante du gouvernement britannique, le bureau du commerce du Royaume-Uni, de son habile secrétaire et du sous-secrétaire du département de la marine. La législation nécessaire pour régler plusieurs des matières maritimes en Canada

qui sont dans les attributions de ce département, devra avoir des rapports intimes avec la législation qui règle ces mêmes matières dans le Royaume-Uni, telles que l'engagement des matelots, l'examen des capitaines et des seconds, le cabotage, la récompenses des actes de sauvetage, etc., et il est fort désirable d'obtenir sur ces questions les avis et l'assistance du bureau du commerce et de ses officiers, car dans le Royaume-Uni toutes les matières de cette nature sont sous le contrôle et la direction de cette corporation. J'ai aussi beaucoup de plaisir à constater le fait que, dans l'administration des diverses branches du service public de la Puissance confiées au soin de ce département, qui possède un personnel extérieur de 931 personnes, stationnées sur toutes nos côtes maritimes et nos eaux intérieures, et qui contrôle une dépense de plus de $400,000, j'ai reçu invariablement l'assistance la plus empressée de mes officiers à Ottawa, et qu'ils ont habilement secondé mes efforts pour administrer les affaires de ce département avec vigueur, efficacité et économie.

Respectueusement soumis,

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

OTTAWA, 31 décembre 1870.

ADDENDA.

Personnel du service extérieur le 31 décembre 1870:

Surintendant, chefs d'ouvriers et gardiens des phares au-dessus de Montréal et en Ontario	67
Employés salariés de la Maison de la Trinité de Montréal, et gardiens de phares	38
Capitaine et hommes d'équipage du *Richelieu*	6
Employés de la Maison de la Trinité de Québec, gardiens de phares, aides, etc	65
Agent et commis à Québec	2
Agent, surintendant, messager, gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, etc., Nouveau-Brunswick	36
Agent, commis, surintendant, messager, gardiens de phares, gardiens de sifflets d'alarme, postes de sauvetage, Nouvelle-Ecosse	93
Officiers et hommes d'équipage des steamers *Napoléon III*, *Lady Head* et *Druid*	80
Inspecteurs des bateaux à vapeur et commis	7
Employés des hôpitaux de marine sous la direction du département, Nouveau-Brunswick	17
Police de port, Montréal et Québec	50
Préposés de l'engagement des matelots et leurs assistants, à Québec et à St. Jean	4
Employés de l'observatoire de Québec	3
Ontario.—Gardes-pêche	23
Gardiens de pêche	17
Québec.—Commandant de *La Canadienne* et équipage	24
Gardes-pêche	24
Gardiens de pêche	21
Nouvelle-Ecosse.—Officier des pêcheries	1
Gardes-pêche	27
Gardiens de pêche	122
Nouveau-Brunswick.—Inspecteur des pêcheries (pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick)	1
Commis de l'inspecteur	1
Gardes-pêche	35
Gardiens de pêche	35
Police de marine, officiers et hommes d'équipage des six vaisseaux formant cette police	132
	931

LISTE DES APPENDICES

CONCERNANT

LA BRANCHE DE LA MARINE.

APPENDICES.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

BRANCHE DE LA MARINE.

APPENDICE No. 1.

ETAT des dépenses du service des phares (en Ontario et Québec), au-dessus de Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	SERVICE.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	SALAIRES DES GARDIENS DES PHARES AU-DESSUS DE MONTRÉAL.			
John Norton	Sal. comme gard. de phare, jetée de Lachine, bateau-phare No. 1, pour l'année finissant le 30 juin 1870.	401 00		
O. Madore	do do do do No. 2 do	276 00		
B. Picard	do do do do 3 do	276 00		
J. Meloche	do do du phare de Beauharnois do	225 00		
W. Shannon	do do do de la Grosse Pointe do	435 00		
G. Shannon	do aide du gard. do do do	175 00		
A. McDonald	do gard. do de la Pointe McKie do	175 00		
E. S. Johnson	do do do de l'Ile aux Cérisiers do	447 00		
G. H. Johnston	do do du bateau-phare du Lac St. François do	300 00		
T. Hill	do do du phare de la jetée de Lancaster do	393 00		
R. Elliott	do do do des battures des Côtes do	250 00		
A. Root	do do do de l'Ile du Grenadier do	250 00		
J. Wallace	do do do de l'Ile Lindoe do	250 00		
C. Cook	do do do de Gananoque Narrows do	400 00		
J. Buck	do do do des battures Spectacle do	560 00		
J. Mervin	do do do de l'Ile Brûlée do	250 00		
B. Gillespie	do do do de l'Ile Wolf do	250 00		
N. Orr	do do do de l'Ile aux Serpents do	435 00		
J. Dunlop	do do do de la Pointe de Neuf Miles do	435 00		
J. Sweetman	do do do de False Ducks do	435 00		
W. A. Palen	do do do de la Pointe Pierre do	435 00		
W. Bentley	do do do de Scotch Bonnet do	435 00		
W. Sweetman	do do do de la Presqu'île do	187 78		
G. Simpson	do do do do do	137 22		
W. J. Sweetman	do do do do Range et des bouées do	310 00		
G. Roddick	do aide du gard. do de l'Ile aux Goëlands do	435 00		
R. Roddick	do gard. do de do do	175 00		
G. Durnan	do do do de la Pointe Gibraltar do	435 00		
G. Thompson	do do do de la baie de Burlington do	300 00		
R. K. Chisholm	do do do de la jetée d'Oakville do	200 00		
J. Woodall	do do do du Port Dalhousie do	400 00		
D. Fortier	do d do du Port Colborne do	400 00		
J. Burgess	do do do de l'Ile Mohawk do	435 00		
P. Baikie	do do de du Port Maitland do	475 00		

H. Morgan	do .... do do du Port Dover.................. do	260 00		
H. Woodward	do .... do do de la Longue Pointe............ do	435 00		
A. Sutherland	do .... do do du Port Burwell............... do	320 00		
C. Ead	do .... do do du Port Stanley..... .... do	196 00		
P. McIntyre	do .... do do du récif de la Pointe Pelée..... do	435 00		
James Edwards	do aide du gardien do do .... do	325 00		
James Cummins	do gardien du phare de l'Ile Pelée .... do	435 00		
A. Hackett	do .... do du Bois Blanc...................... do	435 00		
T. Cartier	do .... do de la Rivière Thames. .... do	435 00		
H. Fidler	do .... do de la jetée de Goderich .... do	325 00		
J. Young	do .... do de la pointe Clark. .... do	435 00		
D. McG. Lambert	do .... do de l'Ile Chantry .... do	435 00		
R. A. Lambert	do aide du g. do do .... do	175 00		
D. McBeath	do .... do de l'Ile de Coves. .... do	435 00		
W. McBeath	do aide du gardien do do .... do	500 00		
George Collins	do .... do de Nottawasaga.................. do	435 00		
C. Collins	do aide du gardien do do .... do	175 00		
V. C. Hill	do .... do de l'Ile Griffith...................... do	435 00		
J. Hoar	do .... do de l'Ile Christian..................... do	435 00		
A. Glode	do .... du bateau-phare No. 1 de la Pointe Claire.... do	276 00		
M. Leclaire	do .... du do No. 2 do do .... do	240 00		
A. Laberge	do .... du phare de la batture Verte .... do	250 00		
J. Pringer	do .... do de la Pointe Plaisante............... do	300 00		
P. Proulx	do .... do de Killarney .... do	500 00		
T. Lamphier	do .... do St. Ignace .... do	300 00		
D. McKenzie	do .... do du Petit Courant..................... do	300 00		
W. Shepperd	do .... do de l'île Sulphur....................... do	224 80		
Charles Patton	do .... do de Clapperton....................... do	300 00		
			20,929 80	
D. C. Smith	Salaire comme surintendant, du 1er juillet au 18 sept. 1869.................	263 00		
D. Smith	Salaire comme surintendant intérimaire, du 1er octobre 1869 au 30 juin 1870..........	638 00		
Do	Frais de route pour une année	825 00		
Do	Feuille de salaires et comptes du surintendant pour l'année expirée le 30 juin 1870..........	7,587 98		
			9,313 98	
	Approvisionnements et réparations.			
Darius Smith	Goëlette *Aurora*, mise en place de bateau-phare sur le lac St. Louis	105 00		
L. D. Vincent	Provisions pour les phares	2,326 84		
J. L. Belleveau	do	2,467 50		
E. Chanteloup	do	1,811 47		
Charles Garth et Cie	do	481 66		
A. Hackett	Dépense pour bouées sur la rivière Détroit..............................	123 03		
S. Filgate	Remorquage et remise en place du bateau-phare sur le lac St. François	60 00		
Morland, Watson et Cie	Provisions..	286 20		
Compagnie de transport du Nord	Transport des provisions	1,344 50		
	A eporrter....................................	9,006 20	30,243 78	....

APPENDICE No. 1.—*Suite.*

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	SERVICE.	cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	9,006 20	30,243 78	....
	Approvisionnements et réparations.—Suite.			
Cie. de Str. O. de Montréal	Fret d'articles importés	55 66		
J. Paterson	Frais judiciaires de l'île Chantry	30 00		
R. Cameron	Montant du contrat pour la construction de la jetée et du phare de Lancaster Bar	2,436 00		
Do	Travaux extraordinaires à la jetée et au phare situés à la barre de Lancaster.	207 30		
J. B. Spence	Montant du contrat pour la connstruction de la jetée et du phare de la Pointe Claire	2,931 00		
Do	Travaux extraordinaires à la jetée et au phare, Pointe Claire	226 72		
Matthewson et Cie	Approvisionnements	82 70		
Department de la marine	Balance retenue pour payer les comptes non soldés	1,069 69		
			16,045 27	
	Total de la dépense des phares au-dessus de Montréal	....	....	46,289 05

Wm. SMITH,
Assistant au Ministère de la Marine, etc.

Departement de la Marine et des Pecheries,
Ottawa, janvier 1871.

APPENDICE No. 2.

RAPPORT DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE MONTREAL, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1870.

MONTRÉAL, 4 novembre 1870.

MONSIEUR,—En conformité de votre lettre du 31 août, me requérant de rendre compte au Département des opérations de la Maison de la Trinité, et de l'état des phares sous sa direction, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870, j'ai l'honneur de soumettre le rapport qui suit.

Les opérations de la Maison durant l'année ont compris principalement les travaux ordinaires décrits en détail pour la première fois dans le rapport que j'eus l'honneur de vous transmettre l'année dernière.

Phares flottants.

Ils ont été visités plusieurs fois dans l'année, et ont été trouvés en fort bon état, à l'exception des ponts, qui ont besoin d'être renouvelés.

Cette réparation aurait été exécutée l'automne dernier même, ainsi que le bureau en avait donné l'ordre ; mais il n'y avait pas de bois façonné ou assez sec pour faire de bonne charpenterie, et en conséquence on a cru opportun de raccommoder provisoirement les vieux ponts, en attendant qu'on eût fait préparer et sécher les bois nécessaires. Si l'on avait changé les ponts l'automne passé, ils n'auraient pas duré deux ans ; tandis que, pour avoir différé, on est presque certain maintenant qu'ils en dureront dix.

Le bureau *est redevable* à MM. McCarthy, les grands constructeurs de navires de Sorel, qui, dans l'intérêt du Département et contre leur intérêt particulier, ont conseillé cette réparation temporaire.

Bouées.

Dans mon rapport précédent, je pensais que le mauvais succès d'un si grand nombre de navires qui avaient été endommagés par les glaces et contraints de relâcher à Québec, en détournerait d'autres l'automne dernier de partir aussi tardivement ; je me trompais ; et le bureau—qui se fait une loi stricte de ne pas faire ôter une seule bouée ou amarque tant qu'il reste à partir un navire pour la mer—n'a pu cette fois encore enlever toutes celles qui étaient installées en aval de Sorel, et plusieurs d'entre elles ont été emportées comme l'année dernière par les glaces.

Le bureau sent qu'il est préférable, dans l'intérêt du Canada, de laisser en place ces signaux, même au prix de la dépense considérable qui en résulte, plutôt que de voir un seul navire se perdre, éprouver des avaries ou relâcher dans le fleuve.

Phares fixes.

Les phares fixes sont généralement en très-bon ordre, et le service en est bien fait ; personne n'élève jamais une plainte. Ils exigent tous les ans des réparations d'entretien, peu importantes et peu coûteuses. Tous les ans les quais sont plus ou moins endommagés par la glace, celui de l'Ile-aux-Prunes a été presque entièrement emporté. On les a remplis de pierres, on a fait alentour des amas de pierres pour les soutenir, mais ces moyens paraissent insuffisants. Il n'est pas douteux qu'un grand brise-glace, construit à chacun des quais, bien que plus coûteux au commencement ne fût beaucoup plus économique à la longue, en dispensant de la nécessité de refaire continuellement ce remplissage et ces amas de pierres, d'autant qu'à l'exception de l'île à la Barque, il n'y a point de pierres à proximité des quais. La même raison qui m'a empêché de retirer les bouées m'a empêché de retirer à temps les tours sur les îles Lavaltrie et à la Barque ; plusieurs panneaux de la tour de Lavaltrie ont été emportés par la glace et perdus ; quelques pièces de celle de l'île à la Barque, ont été aussi entraînées, mais on les a retrouvées.

Les deux phares de Repentigny ont été rebâtis cette année; les deux ont coûté $105,000.

On a rempli de pierres et réparé les quais à Lavaltrie.

Réparé aussi le quai à l'île aux Prunes. Le bureau y aurait fait établir un brise-glace; mais comme le plan qui lui a été soumis eût nécessité une dépense de $800, il ne s'est pas cru autorisé à faire aucun changement, et il a donné l'ordre de remettre le quai en son état primitif.

L'action de la glace est si variable qu'il est possible que le quai ne reçoive pas d'atteintes d ici à plusieurs années.

On a donné à toutes les tours deux couches de peinture, qui ont coûté $1,191 48; elles n'avaient pas été peinturées depuis 1861. Dans l'intérêt du service, il ne faudrait plus attendre aussi longtemps pour faire peinturer les phares et la coque des bâtiments-lumières, parce que, faute de l'enduit protecteur, ils sont sujets à pourrir.

A l'île aux Raisins, on a construit sur le quai un garde-fou qui en fait le tour; il était dangereux d'y marcher à cause de la structure particulière de cet ouvrage.

Joseph Lisé, gardien du phare de Lavaltrie, est mort en avril, et Joseph Ethier, gardien du phare, et mort en mai. Le premier a été remplacé par Denis Giguères; et l'autre par son fils, Joseph Ethier. Ces deux nominations ont été approuvées par l'honorable ministre de la marine.

Le steamer Richelieu a continué d'exécuter d'une manière très-satisfaisante les services importants auxquels il est employé.

Il ne lui est arrivé aucun accident durant l'année, et la seule dépense extraordinaire a été l'installation à bord d'une petite pompe à vapeur, en conformité de la loi. Dépense—$150.

Pilotes.

Il y a eu dans l'année deux décès. Trois apprentis ont été reçus pilotes, à savoir: Onésime Naud, Joseph Hamelin et Louis Bouillie.

Un grand nombre de contestations entre capitaines de navires pour dommages, et entre capitaines et pilotes, ont été portées à la connaissance de la Maison de la Trinité; mais elles ont été toutes accommodées à l'amiable.

Le bureau n'a eu a prononcer que sur deux instances seulement. L'une était formée contre le capitaine du brigantin "Mary E. Leighton," pour avoir jeté de son lest dans le canal; mais considérant qu'il n'en avait jeté qu'une quantité minime, et qu'il alléguait ignorance de la défense, il a été renvoyé après une admonition.

L'autre instance était formée par le capitaine Walter Morisson, du navire à vapeur "Bolivar," contre le pilote Augustin Naud, accusé par lui de s'être rendu coupable, en conduisant le navire, d'actes de négligence et d'incurie graves, par suite desquels le dit navire avait touché une roche et s'était échoué. Le bureau a trouvé coupable le pilote, et l a privé de sa licence et de son droit de pilotage.

En beaucoup d'endroits, entre Montréal et Québec, le chenal est artificiel, et n'a qu'une largeur de 300 pieds. Sur la suggestion de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, le bureau a examiné la possibilité d'obliger les navires de faibles tirants d'eau et les bateaux à vapeur traînant des barges à la remorque, d'éviter le chenal, et à la suite de cet examen il a adopté un règlement, qu'il avait prié l'honorable ministre de mettre devant Son Excellence le Gouverneur-Général pour le faire revêtir de sa sanction.

Dans l'intervalle, des personnes estimant que ce règlement blesserait leurs intérêts, ont fait des représentations.

Le bureau, auquel celles-ci ont paru d'un grand poids, a prié l'honorable ministre de retirer le règlement par devers lui pour le présent, et lui a exposé avec respect que le droit possédé par tous également de naviguer dans le fleuve ayant une importance majeure, une mesure émanant du parlement fédéral, où la matière peut être examinée à fond et épuisée, satisferait peut-être davantage.

Le ministre a bien voulu se rendre à cette demande et ne pas donner suite au règlement.

Les pilotes, depuis des années, demandaient avec instance aux commissaires du havre, par l'intermédiaire de la Maison de la Trinité, de faire disparaître une petite batture qui existait à la Pointe-aux-Trembles; mais, nonobstant tous leurs efforts, appuyés par le bureau

ce n'est que l'année dernière que le draguage a été opéré d'après la recommandation de M. Page, ingénieur en chef du département des travaux publics, et qu'il a été ouvert un nouveau chenal,—appelé le *chenal de Nish,* du nom de l'ingénieur du havre qui a exécuté les travaux.

Le bureau, pour que les pilotes apprissent à connaître ce chenal, a mis le steamer *Richelieu* par trois fois à leur disposition; tous en ont profité, et le nouveau passage est la route suivie maintenant au lieu de l'ancienne route tortueuse.

Une balise et des bouées temporaires en marquent la direction ; mais il est nécessaire d'établir sur l'île Sainte-Thérèse un phare de petites dimensions pour guider les navires qui y passent de nuit ; ce qui sera fait l'année prochaine.

Un grand pin, qui depuis de longues années servait d'amer aux mariniers à Deschambault, a été renversé cette année par le vent, et le bureau a dû faire installer une balise. A Lotbinière, on a acheté pour $25, d'Herménégilde Lemai, une parcelle de terrain, ayant 60 pieds en carré, sur laquelle il y a un gros arbre servant aussi d'amer, que l'ancien propriétaire était sur le point de jeter bas.

Le terrain nécessaire pour construire autour du phare, à Saint Pierre-les-Becquets, une clôture destinée à le protéger, a été acheté de M. Méthot, à raison du même prix que celui qui avait été donné de l'emplacement du phare, et revient à $180.

Une demande d'un lot de grève s'étendant jusqu'en eau profonde, à Bécancour, avait été renvoyée à l'examen du bureau par le gouvernement de Québec ; un comité du bureau, en allant visiter le phare, a profité de l'occasion pour examiner les lieux.

Comme à l'ordinaire un comité a fait la visite des phares ; en outre, chaque fois que le steamer était obligé de descendre, le secrétaire ou le surintendant des pilotes, allait visiter les établissements, en sorte que la surveillance a été continuelle.

Je prends la liberté de transmettre avec ce compte-rendu le rapport de la tournée du comité.

Le crédit voté pour le service de l'année était de $22,550 ; la dépense s'est montée à $21,679 49.

Je ne terminerai pas ce rapport, sans vous exprimer, à vous, monsieur, qui avez été l'intermédiaire de toutes les communications officielles, combien je suis profondément pénétré de l'extrême courtoisie que vous avez bien voulu me témoigner dans nos rapports fonctionnels, et ce ne sera pas une chose déplacée que de mentionner ici, bien que cette mention puisse paraître prématurée, que plus d'une des précieuses suggestions mises en avant par vous dans votre tournée récente en compagnie du comité, été adoptée par le bureau, qui a donné ordre de l'exécuter, mais cette mise à exécution ne faisant pas partie, toutefois, des opérations de la présente année fiscale, je ne puis pas en dire davantage pour le moment.

Espérant que le présent rapport remplira l'intention de votre lettre du 31 août,

J'ai l'honneur de me souscrire, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

E. D. David,

Secrétaire.

A Wm. Smith, Ecr.,
Assistant au Ministère de la Marine.

RAPPORT.

Le 10 septembre 1869, en conformité d'une résolution du bureau, l'honorable J. L. Beaudry, maître, et l'honorable H. Starnes, V. Hudon et P. E. Cotté, écuyers, accompagnés du secrétaire, ont été visiter les feux flottants.

Le comité, après avoir profité de l'occasion pour examiner un lot de grève et de terrain recouvert d'eau, a visité en premier lieu le feu No. 3, qui était en bon ordre.

Le phare No. 2 était aussi en bon ordre ; mais le pont est pourri et aura besoin d'être renouvelé pendant l'hiver.

Le phare No. 1 était en bon état.

Comme il avait été rapporté à plusieurs reprises au bureau que le gardien John Long était continuellement absent de son poste, le comité a informé. Il a constaté que le dit gardien avait été un certain nombre de fois chercher des approvisionnements ; en outre il a examiné très-soigneusement la quantité et la qualité des provisions à bord, lesquelles, à ce que l'aide avait appris au bureau, étaient de mauvaise qualité et de plus insuffisantes.

Le bureau a trouvé ces provisions suffisantes et convenables ; mais il a prévenu M. Long que ses trop fréquentes absences et le fait qu'il était presque toujours sans aide, nécessiteraient son renvoi ; et vu qu'il y avait une semaine qu'il était ainsi seul pour faire son service, le secrétaire eut ordre du comité de lui envoyer un aide sans tarder.

Le comité a chargé aussi le secrétaire de faire l'acquisition d'une chaloupe pour le service des feux flottants, l'ancienne étant hors de service par suite d'une rencontre avec un train de bois.

Le secrétaire a soumis au bureau le rapport du capitaine Cotté, et les résultats de l'inspection du reste des phares. Ci-suit ce rapport.

Rapport.

Le 17 septembre 1869, le capitaine Cotté et le secrétaire, accompagné de M. Nish, ingénieur de la commission du havre, ont visité les phares à la Pointe-aux-Trembles, et les ont trouvés en très-bon état.

Le comité a cru nécessaire de recommander au bureau d'acheter un peuplier situé devant la propriété d'un nommé Brien, et qui nuisait à la portée de la lumière.

Ile Sainte-Thérèse.—Les lampes étaient en bon état d'entretien. Le grand phare est fort endommagé, et a besoin d'être entouré d'une petite clôture. Toiture à ressouder, quai à réparer.

Repentigny.—Les feux étaient en excellent état d'activité.

Ile à la Barque.—La tour est en bon état, mais le quai a bien besoin d'être entouré de pierres.

Lavaltrie.—Feux en bon ordre. Le quai va être goudronné.

Contrecœur.—A la grande tour, il faut réparer la lanterne, qui laisse fuir l'eau. La ferme où la tour est bâtie a changé de main ; le comité, ayant reçu du curé une attestation par écrit du caractère honorable du nouveau propriétaire, Joseph Gervais, recommande respectueusement de nommer celui-ci gardien. La tour basse est en bon ordre. Le brise-glace, qui a été un peu endommagé, a besoin de réparation.

L'Ile aux Prunes n'a pas été visitée, vu qu'elle l'avait déjà été à la suite des dommages faits au quai, et dont il a été déjà rendu compte au bureau.

Le mercredi, 22 septembre, on a continué la visite des phares.—

Ile à la Pierre.—Phare en bon état ; bien peinturé. Le gardien, Joseph Auger, aurait besoin d'un peu de bois de chauffage pour l'automne, n'ayant pu en tirer de l'île, parce que les eaux ont été trop hautes.

Ile aux Raisins.—Gardien, Olivier Letendre. Tout est bien en ordre l'eau est si haute qu'il est difficile de se rendre d'un phare à l'autre. Une petite galerie est nécessaire autour du quai, qui est dangereux pendant et après la pluie, à cause de sa forte déclivité ; il a aussi besoin de légères réparations. Le gardien devrait avoir une petite chaloupe comme celle qui est à l'île à la Pierre.

Pointe du Lac.—Gardien, Médard Paquin. Phare extrêmement bien tenu, comme à l'ordinaire ; n'a pas encore été peinturé. M. Paquin offre de préparer durant l'hiver qui vient, les pièces de bois nécessaires pour renouveler les fermes de la lanterne.

Port Saint-François.—Gardien, Jean Charrette. Phares en bon ordre. Les réparations faites dernièrement au quai pour le consolider et le redresser, l'on rendu très-sûr.

Cap de la Madeleine, en haut.—Gardien, P. Montplaisir. La tour est en bon état ; bien peinturée ; mais les lampes et les reflecteurs ne sont pas du tout entretenus comme ils devraient l'être. Le gardien a été averti d'être plus soigneux.

Cap de la Madeleine, en bas.—Gardien, P. Manuel. Phares, comme de coutume, en très-bon ordre. Les enduits de peinture ont bien amélioré l'aspect des bâtiments.

Enfin, le 23 septembre 1869, les phares suivants ont été visités à leur tour :—

Platon, Lotbinière.—Les phares de cet endroit, confiés au soin de P. Beaudet, sont bien en ordre.

Islet.—En bon ordre. La gardienne, Catherine Blais, a reçu ordre de faire blanchir à l'eau de chaux les murs de maçonnerie.

Rivière du Chêne.—Gardienne, madame Langlois. Lampes en bon ordre. Le bâtiment avait besoin de quelques menues réparations, que la gardienne a dû faire faire. Il serait aussi nécessaire de le peinturer.

Cap Charles.—En bon ordre.

Grondines.—Gardien, Alexandre Fortier. Tout bien en ordre. Payé trois piastres au gardien pour avoir coupé les broussailles jusqu'au fleuve, comme on le lui avait dit; on lui a permis d'acheter du papier pour le poser dans les fenêtres en guise de stores. Le bâtiment inférieur est beaucoup trop bas et il faudrait l'exhausser de quatre pieds au moins.

Saint-Pierre-les-Becquets.—Gardien, S. C. Francœur. Phare en bon ordre, bien peinturé; a une belle apparence.

Batiscan.—Gardien, J. Marchand. Edifice en bon ordre ; a été rebâti l'année dernière ; n'a pas été encore peinturé.

Batiscan.—Petite tour. En bon état ; mais les lampes, les réflecteurs et les fenêtres n'étaient pas assez proprement entretenus. Le gardien L. Fugères a été averti d'être plus soigneux. Le bâtiment ayant été rebâti l'année dernière, n'a pas été peinturé cette année.

Champlain.—Gardien, N. Hardy. Le bâtiment est en très-bon ordre, ainsi que les appareils. On n'a fait peinturer que l'extérieur, vu que le dedans a été peinturé lorsqu'on a changé le vitrage pour mettre de grands carreaux.

Les feux flottants ont été revisités dans cette même tournée.

Feu No. 3.—En bon ordre. Le pont a besoin d'être renouvelé.

Feu No. 2.—Mêmes observations.

Feu No. 1.—Mêmes observations. Le gardien Long se plaint que la chaloupe qui lui a été envoyée est à la fois trop légère et trop petite.

Toutes les bouées de bois dans le lac ont besoin d'être balisées. On a chargé M. Mondor, de Sorel, de se procurer la quantité de branches de cèdre suffisante pour ce balisage.

Tous les phares fixes sont en très-bon ordre, et ont été beaucoup améliorés par le peinturage. Ils n'avaient pas été painturés depuis 1861.

Les deux rapports, après lecture faite, ont été adoptés, et les diverses recommandations qu'ils renfermaient, ayant été discutées successivement, ordre a été rendu de les mettre à exécution sans délai.

Certifié,

E. D. DAVID,

Secrétaire.

APPENDICE No. 3.

COMPTE-RENDU DES OPÉRATIONS DE LA MAISON DE LA TRINITÉ DE QUÉBEC DURANT L'ANNÉE COMMENCÉE LE 1ER JUILLET 1869 ET TERMINÉE LE 30 JUIN 1870.

MAISON DE LA TRINITÉ, QUÉBEC,
11 novembre 1870.

A William Smith, écuyer,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—En conformité de votre lettre du 31 août dernier, me requérant d'envoyer au département de la marine et des pêcheries un compte-rendu des opérations de la Maison de la Trinité, et de l'état des phares sous sa direction durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870, et d'y joindre un état des dépenses de la maison durant l'année,—j'ai l'honneur de soumettre ce rapport.

Le bureau a eu quatre-vingt-quatre réunions dans les douze mois; à ces réunions diverses poursuites contre des pilotes et d'autres personnes pour faits d'infraction aux règlements des pilotes et du port, ont été portées devant le bureau et jugées, et plusieurs affaires de sauvetage décidées.

Il a été dressé et expédié à la demande du département de la marine et des pêcheries, différents états relatifs aux services dépendant de la corporation.

Il a été aussi fait rapport sur diverses demandes de lots de grève et de lots recouverts d'eau dans le port de Québec, renvoyées par le gouvernement exécutif à l'examen du bureau.

Des jeunes gens, avant d'être admis à passer brevet d'apprentissage, et des apprentis pilotes qui se présentaient pour être reçus pilotes, ont été examinés.

Trois cent soixante et sept lettres ont été lues, et les questions ou les affaires qui en faisaient l'objet décidées; trois cent dix-huit lettres ont été écrites et expédiées.

PHARES.

La Maison de la Trinité de Québec a eu, en vertu d'anciens statuts, l'administration des phares, des bouées, des balises et des dépôts de provisions dans le fleuve depuis Portneuf jusque dans le golfe et dans le détroit de Belle-Isle, à venir jusqu'au 13 mai 1870, que l'acte 33 Vict., ch. 18, passé en la session dernière du parlement du Canada, a transporté la direction de tous les phares, bouées et balises au département de la marine et des pêcheries.

Depuis lors, à la demande du departement de la marine et des pêcheries, la Maison de la Trinité a continué d'exercer la même surveillance sur ce service.

Les phares suivants ont été visités, approvisionnés et inspectés une fois dans les douze mois; tous étaient en bon ordre, à l'exception du phare du Pilier, dont l'appareil tournant a besoin de quelque réparation.

A part les autres provisions, ces établissements ont reçu dans l'année les quantités d'huile ci-dessous.

(Jusqu'à cette année les phares ont été visités deux fois annuellement; mais le second voyage de ravitaillement, pendant la saison dernière, n'ayant pas eu lieu le 1er juillet, il en sera reparlé dans le rapport de l'année 1870-71.)

	Gallons.
Belle-Isle	118
Forteau	117
Extrémité orientale d'Anticosti	487
Pointe S.-O. d'Anticosti	477
Cap des Rosiers	155
Pointe O. d'Anticosti	113
Pointe des Monts	315
Pointe aux Pères	154
Ile Biquet	221
Ile Verte	219
Ile Rouge	434
Pot-à-l'Eau-de-Vie	39
Ile des Pèlerins	82
Grosse-Ile, Kamouraska	163
Pointe St. Roch, bateau-phare	206
Pilier du Sud	216
Ile aux Grues	152
Ile Bellechasse	144
Pointe St.-Laurent	215
St.-Antoine	81½
Ste.-Croix	82
Portneuf	135
Total	4,325½ gallons.

CANONS D'ALARME.

Provisions de poudre fournies pour ces canons :—

	Lbs.
Ile Verte	1,200
Ile Biquet	700
Pointe aux Pères	300
Pointe des Monts	1,000
Pointe O. d'Anticosti	500
Cap des Rosiers	1,000
Belle-Isle	2,000
	6,700

RÉPARATIONS FAITES AUX PHARES ET AUTRES TRAVAUX.

A la pointe orientale d'Anticosti : une maison construite pour les naufragés—des réparations aux dépendances—des couches de peinture et une double croisée à la tour—des travaux de souderie à la toiture de la lanterne.

A Forteau, détroit de Belle-Isle : des couches de peinture à la tour—un revêtement de planches et des couches de peinture à l'extérieur de la maison du gardien.

Au cap des Rosiers : des couches de peinture à la tour.

A Bellechasse : des réparations aux degrés qui servent de débarcadère.

On a envoyé des vitres pour l'orage, aux phares—

De la pointe O. d'Anticosti.
De la pointe S.-O. d'Anticosti.
Du cap des Rosiers,
De Forteau.
De Belle-Isle.

DÉPÔTS DE PROVISIONS POUR LES MARINS NAUFRAGÉS.

Il n'y a pas eu de changements de provisions cette année.

Des vivres et des hardes provenant des dépôts situés sur les pointes est et sud-ouest d'Anticosti, ont été délivrés à l'équipage de la goëlette *Leo*, naufragée le 13 avril 1870, à 50 milles à l'est de l'île.

On a renouvelé les écriteaux destinés à indiquer le chemin des dépôts aux naufragés dans le voisinage de Shallop-Creek et à l'extrémité orientale d'Anticosti.

BALISES.

On a installé des balises aux points suivants au-dessous du cap Chatte, savoir :—

1. A mi-chemin entre le cap Chatte et le cap Sainte-Anne.
2. A peu près à mi-chemin entre Sainte-Anne et la rivière Claude.
3. A la Pointe Pleureuse.
4. Au cap de la Madeleine.
5. A la pointe de la Frégate.
6. A la pointe Fame.

BOUÉES.

Nombre total de bouées posées, quarante-trois.

Accidents dans l'année :—

Bouées qui ont dérivé	3
Bouée qui s'est emplie d'eau et qui a été vidée	1
Bouées remises en place	10
" repêchées	2
" perdues (dont 6 ont été emportées par les glaces)	15
" neuves qu'on a fait faire	11

SURINTENDANT DES PILOTES.

Nombre de voyages accomplis par eux :

Pour poser, ôter et replacer les bouées, visiter et inspecter les phares et dépôts de provisions, établir des balises, explorer le chenal du nord avec les apprentis pilotes, se rendre à des navires naufragés et visiter les grèves.	28
Tous ces voyages ont été accomplis en 167 jours.	

Rapports reçus des pilotes et déposés à ce bureau :—

Rapports de pilotages de navires remontant le fleuve	1,429
do do descendant le fleuve	1,123

BUREAU DU HAVRE.

Arrivages déclarés et enregistrés	899
Effets recueillis et repêchés dont le bureau a reçu avis :—	
Embarcations	37
Ancres et chaînes	7
Pièces de bois à la dérive	1,449
Avis d'accidents, reçus, consignés, enregistrés et dont il a été fait rapport	29

FONDS DES PILOTES INVALIDES.

Nombre des pensionnaires du fonds, le 31 décembre 1869 :—

Pilotes invalides	37
Veuves de pilotes	82
Enfants de	32
Total	151

Nombre de pilotes secourus sur le fonds	6
Recettes totales du fonds pendant l'année expirée le 31 décembre 1869 :—	
Retenues	$6,600 44
Versements opérés par les débiteurs du fonds	8,688 82
Amendes	10 00
Total	$15,299 26

Dépenses du fonds.

Pensions	$8,995 45
Secours	319 03
Déboursés	555 28
Placements	6,333 29
Total	$16,203 05

Situation du fonds, fin décembre 1869.

Deniers prêtés	$58,792 67
Intérêts dus	952 81
En caisse	3,037 03
	62,782 51
A déduire, arrérages de pensions	522 03
Total	$62,260 48

Recettes et dépenses de la Maison de la Trinité de Québec durant l'année expirée le 30 Juin 1870.

Recettes.

Montant reçu du trésor public par l'intermédiaire du département de la marine et des pêcheries	$46,759 87
Produit de la vente des provisions altérées, etc., des dépôts et des phares	780 02
	$47,539 89

Dépenses.

Salaires des officiers et employés de la Maison de la Trinité	$11,638 23	
Salaires des gardiens de phares	11,242 39	
" dépôts de provisions	400 00	
Dépenses contingentes	2,050 51	
Bureau du port	544 15	
Navire naufragé " Glanmore "	271 45	
Dépôts de provisions	915 44	
Port de Gaspé	155 58	
Divers	3,745 83	
Navire naufragé " Preciosa "	2,350 07	
Bateau-phare	4,663 88	
Huile	4 88	
Quarantaine	3 60	
Bouées et balises	3,198 87	
		41,134 88

Report		41,134 88
Phares :—		
Portneuf	165 89	
Ste. Croix	47 72	
St. Antoine	35 75	
Pointe St. Laurent	140 61	
Bellechasse	203 86½	
Ile aux Grues	111 85½	
Pilier du Sud	402 98	
Grosse-Ile, Kamouraska	97 63	
Pèlerins	70 84	
Pot-à-l'Eau-de-vie	89 61	
Ile Rouge	303 01	
Ile Verte	143 87	
Biquet	197 16	
Pointe-aux-Pères	196 64	
Pointe des Monts	248 11	
Cap des Rosiers	433 82	
Pointe Ouest, Anticosti	443 93	
Pointe Sud-Ouest, Anticosti	403 14	
Extrémité orientale, Anticosti	442 29	
Forteau	625 27	
Belle-Isle	723 90	
Péninsule de Gaspé	47 60	
		5,574 99
		46,759 87
Versé au receveur-général		780 02
Total		$47,539 89

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. B. LINDSAY,

Greffier de la Trinité, Québec.

APPENDICE No. 4.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE L'OBSERVATOIRE DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1870.

QUÉBEC, 12 septembre 1870.

William Smith, écuyer.,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—En rendant compte des travaux de l'observatoire de Québec, durant l'année qui a pris fin le 30 juin 1870, je dois faire connaître que le *temps de Greenwich* a été indiqué aux navires à une heure tous les jours, à l'exception des dimanches, et, en outre, de deux jours de semaine, au commencement de novembre, pendant lesquels la boule se trouva collée au mât par la gelée : ce fut un inconvénient grave pour les navires qui levèrent l'ancre ces jours-là, parce qu'ils ne purent avoir le *temps de Greenwich* à leur départ.

L'appareil actuel, qui consiste en une boule glissant sur un mât, ne convient guère à notre climat froid, la boule étant sujette, en automne, à se fixer au mât lorsqu'il y a de fortes gelées ; si le mode que j'ai eu l'honneur de soumettre et dont on va faire l'essai à St. Jean, réussit bien, je prends la liberté de proposer qu'on l'adopte aussi à Québec, et aux autres ports.

Avant mon arrivée, les chronomètres étaient réglés par les horlogers, qui, même à présent, je crois, en règlent encore quelques-uns, et des personnes m'ont demandé pourquoi le gouvernement soutenait un établissement spécial pour indiquer le temps, quand l'*industrie* pourrait accomplir tout aussi bien le service ; comme cette opinion est peut-être partagée par beaucoup d'autres, il est bon que je mette en avant dans mes rapports les raisons pour lesquelles on ne doit confier un soin aussi important qu'à un agent responsable.

La *lunette méridienne* nous offre le moyen le plus commode et le plus sûr d'obtenir le temps exact ; et bien que toute personne puisse apprendre à observer avec cet instrument, cependant pour trouver la triple erreur du niveau, de la collimation et de la déviation, et pour en tenir compte en se servant des signes propres, il faut plus qu'une mince notion de l'astronomie et de la trigonométrie ; si donc le gouvernement devait permettre à quelqu'un n'ayant pas passé d'examen, n'ayant pas de certificat de capacité, de déterminer le temps, n'aurait-il pas à répondre du terrible sinistre qui peut-être terminerait la course dévoyée du navire partant pour la mer avec un chronomètre mal réglé ?

Québec, qui reçoit dans son port une nombreuse flotte marchande, et les steamers de l'une des plus belles lignes de paquebots océaniques du monde, Québec, par sa position et par son climat, est merveilleusement propre pour être un centre, d'où s'opérât la transmission du temps aux autres ports de mer ; et au lieu d'avoir plusieurs observatoires pourvus d'instruments coûteux et d'astronomes, on épargnerait de grosses sommes en créant un établissement central et unique, pour faire les observations et transmettre le temps.

Vous trouverez ci-joint un registre météorologique tenu à Québec, depuis le 1er juillet 1869 jusqu'au 30 juin 1870. Tous les mois, des bulletins météorologiques sont envoyés à l'observatoire magnétique de Toronto, où ils sont dressés en tables et imprimés.

La distribution du temps est la partie utile et pratique de l'astronomie ; mais la partie la plus intéressante de cette noble science est celle qui consiste à mesurer et à déterminer les orbites des planètes, comme à reconnaître avec précision la forme et le poids de chacun de ces corps célestes—et peut-être n'est-ce pas une tentative au-dessus de la portée de l'esprit humain, que de chercher la direction et la vélocité du mouvement de translation de notre soleil avec sa suite brillante à travers l'espace. L'homme avance toujours en science, et depuis que Kepler, il y a plus de deux siècles, découvrit la loi des distances qui séparent les différentes planètes

de notre système, nous avons fait plus d'un pas dans la connaissance du mécanisme des cieux. Newton a trouvé la gravitation universelle ; Bradley, la vitesse de la lumière—et l'homme n'a pas seulement mesuré la velocité de chaque planète aux différents degrés de son orbite, mais il est capable de prédéterminer par le calcul, à une seconde près, l'instant où nos satellites commenceront à s'interposer entre le soleil et l'œil de l'observateur placé à un point donné.

La dernière éclipse du soleil a été vue le 7 août, l'année passée. Le gouvernement américain n'avait rien ménagé pour pourvoir de tout ce dont ils avaient besoin des corps d'astronomes qui prirent position sur la ligne centrale dans les lieux les plus favorables à dessein d'observer le grand phénomène ; et, je le dis ici avec un sentiment d'orgueil, la Canada prit part à l'œuvre ; il équipa une expédition, qui alla s'établir dans une position que les astronomes américains lui avaient assignée, à Jefferson-City, Iowa, et fut assez heureuse pour y observer et protographier des phénomènes invisibles ailleurs.

Les résultats obtenus par l'expédition canadienne ont été publiés et communiqués aux différentes sociétés savantes et aux astronomes d'Europe et d'Amérique, et un exemplaire du compte-rendu de ses travaux a été aussi adressé à M. A. Todd, bibliothécaire du parlement, à Ottawa.

Le climat de Québec, ai-je dit déjà, est extrêmement propre pour les observations astronomiques, et j'en ai la mailleure preuve dans la beauté des images photographiques qui sont prises tous les jours du soleil, et qui sont égales, sinon supérieures, à toutes celles que l'on a obtenues jusqu'à présent dans les autres parties du monde.

La lettre suivante du Dr. Balfour Stewart, directeur de l'observatoire de Kew, qui est destiné principalement à la photographie céleste, corrobore mon dire.

OBSERVATOIRE DE KEW,
Richmond, Surrey, S. O.
3 juin 1870.

Au capitaine Ashe, M. R.

MONSIEUR,—J'ai reçu, sans la moindre avarie vos belles images négatives du soleil, dans lesquelles apparaissent très-nettement les masses et les granulations.

Je n'ai pas encore eu l'occasion de les montrer à l'astronome royal ; mais M. de La Rue, M. Huggins, M. Lockyer et d'autres astronomes les ont vues, et tous les ont trouvées excellentes. Puisque votre climat est favorable, j'espère que vous poursuivrez vos travaux sans interruption.

Comme vous le savez, l'un des objets de nos recherches est l'étendue relative des différents groupes ; mais, à cause des jours sombres, notre registre de photographies du disque solaire présente bien des lacunes. Vous serait-il possible de nous communiquer les images obtenues par vous durant les jours où nous n'avons pu en prendre aucune, afin de nous permettre de mesurer le groupe ? Les plaques vous seraient rendues ensuite.

Votre serviteur sincère,
B. STEWART.

La constitution physique du soleil excite vivement l'intérêt aujourd'hui ; et les opinions touchant plusieurs questions que font naître les *taches du soleil*, sont très-diverses. Ainsi, la plupart des astronomes, jusqu'à une époque récente, se sont imaginés que les taches étaient des apparitions du noyau obscur du soleil à travers une atmosphère lumineuse, tandis que mes observations tendent à prouver qu'elles ne sont pas dues à des déchirements, mais à des matières flottant sur le disque, et que la lumière et la chaleur du soleil sont entretenues par la chute d'une multitude de petits astéroïdes qui cèdent à son attraction et vont se fondre à sa flamme. Tout cela prête à nos images photographiques une importance particulière ; et comme l'observatoire de Kew exprime à celui de Québec le désir d'avoir sa coopération, j'ai la conviction que l'on voudra me mettre en mesure d'offrir ce concours : par nos travaux combinés, nous obtiendrons une histoire de l'astre burinée par lui-même, et qui, dans peu d'années, nous revèlera les causes de phénomènes jusqu'à présent bien inexplicables.

Aidé des images négatives du soleil, j'ai entrepris de déterminer la durée de son mouvement de rotation sur son axe, et, après une année d'observation, je trouve que la rotation s'effectue dans l'intervalle de 25 jours, 13 heures, 33 minutes et 36 secondes ; mais je vais bientôt pouvoir en établir la durée, par les observations de la présente année, et déterminer en outre, au moyen des mêmes négatifs, l'inclinaison de l'axe du soleil sur l'écliptique. La photographie céleste, cette partie si importante de la science, est encore dans son enfance ; et les heureuses combinaisons de lentilles que j'ai exécutées, jointes à la pureté de l'atmosphère de Québec, promettent de contribuer puissamment à son avancement.

Il est maintenant très-difficile d'opérer en hiver, parce que l'instrument est seulement entouré de planches et que la chambre noire est trop froide pour les substances chimiques; et je ne puis profiter de la position du soleil sur l'écliptique en décembre, alors que les taches sur son disque paraissent prendre la forme de *raies droites*.

Je prends donc la liberté, en terminant, de demander qu'au lieu du vieux bâtiment de ferme où je suis installé, l'on construise une résidence convenable pour un astronome, avec cabinet d'observation et chambres de photographie, et que l'on fixe en outre les limites du terrain de l'observatoire.

Je joins au présent rapport un état des dépenses de l'année fiscale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. D. Ashe,
Directeur de l'observatoire de Québec.

Appointements du directeur	$1,402 68
" de l'aide	491 40
Salaire d'un homme	80 00
Matériaux photographiques } Fournitures de bureau } Timbres-postes et frais d'express } Réparation de la maison, etc. }	425 92
	$2,400 00

E. D. Ashe.

RÉSUMÉ de certaines observations météorologiques faites à l'observatoire de Québec, depuis le 1er juillet 1869 jusqu'au 30 juin 1870.

Mois.	Baromètre a 32°.				Température.													Vent.		Pluie.		Neige.	
	Moyenne mensuelle.	Maximum.	Minimun.	Différence mensuelle des extrêmes.	Moyenne mensuelle.	Maximum moyen.	Minimum moyen.	Différence moyenne des extrêmes.	Maximu. absolu. Degré.	Maximu. absolu. Date.	Minimu. absolu. Degré.	Minimu. absolu. Date.	Différence mensuelle des extrêmes.	Jour le pl. chaud du mois. Date.	Jour le pl. chaud du mois. Temperature moyenne.	Jour le pl. froid du mois. Date.	Jour le pl. froid du mois. Température moyenne.	Direction dominante.	Force moyenne 0 à 10	Nombre de jours.	Quantité de pluie exprimée en pouces.	Nombre de jours.	Quantité appro. de neige exp. en pcs.
1869.																							
Juillet	29.492	29.842	29.248	0.594	66.3	74.7	58.0	16.7	84.0	26	47.4	1	36.6	26	76.8	1	58.2	O.	4.0	12	4.520	0	.0
Août	29.558	29.944	29.250	0.684	62.9	71.1	54.7	16.4	76.3	2	45.6	6	30.7	2	70.7	6	55.8	O.	4.0	12	2.422	0	.0
Septembre	29.747	30.000	29.270	0.730	60.8	68.2	53.4	14.8	77.5	8	34.0	28	53.5	8	71.0	28	46.5	E. & O.	3.7	10	2.904	0	.0
Octobre	29.533	29.897	29.151	0.746	45.2	51.9	38.6	13.3	72.0	10	19.5	28	52.5	10	57.8	28	26.2	E. & O.	4.4	9	3.417	3	15.0
Novembre	29.516	30.084	28.940	1.144	29.1	36.0	22.2	13.8	50.4	6	7.1	25	43.3	6	43.3	24	16.2	E. & O.	4.3	2	non appré-ciable.	13	22.5
Décembre	29.748	30.246	29.204	1.042	18.7	26.4	11.1	15.3	43.4	28	6.4	3	49.8	28	37.5	3	1.5	O.	4.6	0	0	11	19.5
1870.																							
Janvier	29.705	30.485	28.792	1.693	15.6	24.9	6.4	18.5	45.0	8	14.5	14	59.5	18	34.6	14	5.2	O.	5.0	0	0	16	37.0
Février	29.460	30.244	28.944	1.300	12.8	23.3	2.3	21.0	41.0	18	15.0	4	56.0	18	30.0	4	9.0	O.	4.4	0	0	12	19.5
Mars	29.594	30.157	29.004	1.153	22.2	30.3	14.2	16.1	41.2	31	11.4	11	52.6	31	33.5	11	2.0	E.	4.7	0	0	5	5.0
Avril	29.601	30.000	29.128	0.872	41.6	50.3	33.0	17.3	73.0	26	26.8	9	46.2	26	58.6	5	33.0	E.	4.3	3	0.393	1	3.0
Mai	29.551	29.860	29.132	0.728	55.0	67.4	42.5	24.9	91.2	30	31.4	5	59.8	30	70.6	10	40.4	E. & O.	5.0	7	1.080	0	.0
Juin	29.551	29.714	29.230	0.484	68.3	79.4	57.3	22.1	94.2	25	46.4	21	48.0	25	82.3	21	55.7	N.E. & O.	4.4	9	1.554	0	.0

APPENDICE No. 5.

RAPPORT DE LA BRANCHE DE LA NOUVELLE-ECOSSE DU DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1870.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES,
BRANCHE DE LA NOUVELLE-ECOSSE, 15 novembre 1870.

A l'honorable P. Mitchel,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur les opérations de cette branche de votre Département, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

SERVICE DES PHARES ET DES CÔTES.

L'inspection annuelle des phares de la province a pris plus de temps cette année que l'année dernière, l'huile et les approvisionnements ayant été distribués le long de la côte avec un bâtiment à voiles au lieu d'un navire à vapeur, dont on avait coutume de se servir auparavant.

Le surintendant des phares, dans son rapport ci-annexé, donne en détail les résultats de son inspection et fait voir la condition présente de chacune des stations dont il a la surveillance.

La goëlette "Ocean Traveller" a été affrétée pour transporter les approvisionnements des phares, ainsi que pour faire la visite de l'île de Sable, quand cela a été nécessaire dans l'intérêt de l'établissement de sauvetage qui s'y trouve.

Cette goëlette a été louée de MM. Maxner, de Lunenburg, moyennant trois cents piastres par mois, et a été placée, avec un équipage de huit hommes, sous le commandement du capitaine Jost, surintendant des phares.

On a d'abord éprouvé un délai par suite de la non délivrance de l'huile au temps fixé ; la goëlette, toutefois, a fait voile pour approvisionner les phares à l'est d'Halifax, le 23 juin, et était de retour le 31 juillet, après s'être rendue à l'île de Sable, où elle a pris à bord vingt-deux poneys et une quantité d'articles naufragés, dont il sera fait une mention spéciale sous le titre : île de Sable.

Le 23 août, la goëlette est partie avec les approvisionnements des phares de l'ouest, et, après les avoir tous visités, est revenue à ce port le 21 septembre 1870.

Ainsi, le rapport de l'inspection de ces phares comprendra une période qui va considérablement au-delà de la clôture de l'année fiscale.

Je regrette d'avoir à constater que, pendant l'année dernière, deux phares de cette province ont été détruits par le feu, savoir : celui de la rivière aux Pommes, sur la baie de Chignectou et celui de Chester, à East-Ironbound, sur la baie de Chester.

M. James Tait, gardien du phare de la rivière aux Pommes, m'a fait le rapport suivant: "Lundi, le 9 août, après avoir nettoyé les lampes et la lanterne mis la lanterne en ordre,

" balayé les chambres à coucher et les autres appartements servant de résidence, constaté qu'il " n'y avait point de feu dans le poële de cuisine, et en avoir retiré les cendres, que je jetai à " l'eau, après être descendu dans la cave, où tout me parut être en ordre, je fermai toutes les " portes et fenêtres, et partis de la maison à 9 heures du matin, avec ma femme et mes enfants, " pour traverser de l'autre côté du havre ; je devais m'en revenir dans une couple d'heures " avec la marée, mais le vent étant devenu très-violent, je restai plus longtemps. A une heure, " comme je me disposais à partir, je vis la maison en flammes. Huit hommes se rendirent " sur les lieux dans l'espace d'une demi-heure ; mais la maison était consumée avec tout ce " qu'elle contenait. Le poële de cuisine était fêlé et peu sûr, mais après les précautions prises " par moi, le matin, je ne comprends pas qu'il pût y avoir du feu dans la maison, sans que je " l'eusse vu. Je ne puis concevoir que le feu ait pris à la maison, à moins qu'il n'y ait été " mis."

Le phare de Chester a été détruit dans la nuit du 3 janvier. Le gardien dit qu'il venait d'arranger ses lampes et qu'il était à fumer sa pipe, lorsqu'il aperçut une vive lumière par la fenêtre. Il se hâta de monter, et trouva le haut tout en feu, et les flammes courant sur le plancher. Il répandit trois seaux d'eau, mais dut alors se hâter de fuir. Le gardien n'a rien sauvé ; il pense que la maison a été frappée par la foudre ; l'accident est arrivé pendant une violente tempête, et il n'est pas improbable que les verres de la lanterne ont été cassés et les lampes renversées par la violence du vent : l'huile ayant pris feu a produit les flammes remarquées tout à coup par le gardien. En quelques minutes l'édifice a été réduit en cendres.

Le surintendant a visité chacune de ces localités peu de temps après l'incendie, mais n'a pu découvrir rien de plus que les faits qui viennent d'être mentionnés.

Il est convaincu que l'incendie du phare de Chester est purement le résultat d'un accident ; mais il paraît être porté à croire que celui du phare de la rivière aux Pommes donne lieu de soupçonner un incendiat. Il n'a pu toutefois rien trouver de tangible contre personne.

Les gardiens, dans ces deux cas, ont été exonérés de blâme, mais celui de la rivière aux Pommes a été censuré pour s'être éloigné de son phare sans y laisser une personne en charge.

A la rivière aux Pommes, il a été pris des arrangements sans retard pour exhiber une lumière temporaire de la même force que la première, et depuis, il a été construit un nouveau phare tout près de l'emplacement de l'ancien. L'entreprise de sa construction a été donnée à M. John Livingstone, d'Advocate-Harbor, pour la somme de $1,180. L'ouvrage a été terminé en septembre, examiné et reçu par le surintendant, qui y a fait installer la lumière temporaire.

Le phare de Chester avait deux lumières horizontales éloignées de vingt pieds, et comme il était impossible d'exhiber une lumière temporaire de cette espèce, le public a été informé de l'accident, et qu'il ne serait point allumé de feu à cet endroit, avant un avis à cet effet.

On s'est hâté de prendre des mesurespour faire reconstruire ce phare. L'ancien emplacement était à l'extrémité sud-est de l'île Ironbound, à environ cent cinquante pieds du rivage, et élevé de vingt-cinq pieds au-dessus du niveau de la mer. L'île atteint au centre sa plus grande élévation, qui est de quarante pieds, et l'objection qui à l'origine a empêché de choisir le centre pour l'emplacement du phare, a été que cet endroit était couvert de bois, que le propriétaire ne voulait point permettre d'abattre. Il n'y a guère de doute que c'était là l'endroit convenable. On pourrait facilement éviter la difficulté causée par la présence des arbres en donnant à la tour un peu plus d'élévation. De ce point, la lumière serait visible de tous côtés, tandis que du lieu où elle était placée ci-devant, on ne pouvait l'apercevoir que sous l'île. On a donc conclu avec le propriétaire de l'île un arrangement, par lequel le Département a échangé avec lui un acre et trois quarts de terrain, qu'il avait sur le côté sud-est de l'île, contre un emplacement convenable au milieu de l'île. Le contrat pour la construction de la bâtisse a été adjugé à MM. Hopps et Brown, de Lunenburg, pour la somme de $1,200, et a depuis été rempli. La lumière n'a pas encore été allumée.

Le 12 juillet, les soumissions faites pour la construction d'un petit phare, à la Pointe Tupper, dans le détroit de Canso, ont été décachetées, et celle de M. A. P. McNeil, étant la plus basse, a été acceptée. Le prix est de $350. Un emplacement, comprenant trois lots, à l'extrémité de la pointe, a aussi été acheté moyennant $150. La construction a été terminée le 19 octobre 1869 ; mais, sur la recommandation du surintendant, la lumière n'a été allumée

que le 15 avril 1870. La maison est en forme de pyramide quadrangulaire, peinturée en blanc, et haute de vingt-quatre pieds. La lumière est rouge et fixe. Elle est placée dans une lanterne de fer de trois pieds six pouces carrés, garnie de glaces sur trois côtés, et munie de trois lampes A, et de réflecteurs de 12 pouces. Dans le derrière du fort, il a été pratiqué une petite fenêtre où est placée une lampe sans réflecteur, qui a pour but d'éclairer le port de Hawkesbury. La lumière de ce phare peut être vue, de l'entrée nord du détroit, à une distance de sept milles, et de l'entrée sud, à une distance de trois milles.

Par ordre en conseil, du 15 mars 1870, M. James McDonald a été nommé gardien, aux appointements de $200 par année.

Outre la reconstruction des phares de Chester et de la rivière aux Pommes, et la construction de celui de la Pointe Tupper, il en est d'autres qu'on est actuellement occupé à bâtir aux endroits suivants :

A l'extrémité S. O. de l'île Scattarie,
A Ingonish,
A Sissiboo,
A Pugwash.

Ces phares seront sous peu terminés et délivrés au gouvernement. Les lanternes pour tous ces phares, excepté celui de la Pointe Tupper, ont été fournies par MM. C. Garth et Cie., de Montréal.

Dans mon rapport de l'année dernière, j'ai parlé de la construction d'une jetée ou brise-lames à l'île aux Oiseaux. J'ai appris avec beaucoup de satisfaction par une lettre du gardien, en date du 10 décembre 1869, que les travaux ont fourni la preuve de leur bonne confection et de leur solidité. Voici ce que m'écrit le gardien : " La tempête du 5 octobre n'a rien eu " d'extraordinaire, mais celle de nord-est qui l'a suivie était une vraie tempête. Je n'ai rien " vu de semblable depuis que je suis sur l'île. J'ai craint pendant quelque temps que nous " fussions tous balayés de l'île dans la mer ; la fureur de l'ouragan était extrême. J'ai perdu " ma cabane, ma chaloupe et deux filets. La chaloupe avait été halée sur la grève bien en " avant de la jetée et solidement amarrée. La jetée, bien qu'elle soit dans la direction du " nord-est, n'a souffert aucun dommage, à l'exception d'une pièce de bois voisine du roc qui a " été arrachée par les vagues. Je suis donc convaincu que cet ouvrage tiendra ferme jusqu'à " ce qu'il soit usé par le temps; les vagues le submergent et il reste dans le même état."

On a donné effet à la recommandation faite au sujet de l'emploi des matériaux qui étaient restés de cet ouvrage.

La somme de $300 votée par le parlement a été employée à construire un brise-lames à l'entrée d'une anse où les bateaux des pêcheurs et autres embarcations trouveront un abri, dont ils ont si grand besoin. J'ai appris que cet ouvrage a coûté au-delà de $300, bien que cette somme seulement ait été payée.

La protection de l'île Little Hope, dont j'ai parlé assez longuement dans mon rapport de l'année dernière, ayant été confiée à un autre Département, je me bornerai à citer ici un extrait d'une lettre en date du 7 septembre 1870, que j'ai reçue du gardien de cette station. Il s'exprime comme suit :

" Je vous informe respectueusement que la tempête de samedi à dimanche derniers, a fait " de grands dégâts sur l'île Little Hope. La mer a commencé à cinq heures du matin à faire " irruption ; sa fureur a continué jusqu'à huit heures du matin. Elle a sur toute " l'étendue de la grève enlevé cinq à six pieds de terrain, a balayé la partie élevée de l'île et " l'a laissée couverte de cailloux. J'espère qu'on enverra une personne entendue pour " examiner l'état actuel de cette île ; comme elle est maintenant, il n'est pas sûr de l'ha- " biter."

Par avis public, en date du 9 mai 1870, on a signalé les changements qui auraient lieu, à compter du 15 juillet 1870, dans le caractère distinctif de trois des phares de cette province.

A la pointe du Fort, la lumière blanche fixe a été remplacée par une lumière rouge fixe à partir du 1er septembre; au cap de Sable, la lumière rouge fixe a été remplacée par un feu blanc tournant, et à Barrington ou à la Pointe Baccaro, la lumière blanche tournante a été remplacée par un feu rouge fixe.

Par ce dernier arrangement, l'importante lumière du cap de Sable a beaucoup augmenté en puissance et en éclat, mais celle de Baccaro a subi une diminution correspondante.

J'ai entendu émettre des opinions très-contraires par des capitaines de navires sur la convenance de ce changement. Tous admettent la nécessité pressante d'une lumière plus forte pour le cap de Sable, mais quelques-uns prétendent qu'une lumière rouge (laquelle est reconnue être inférieure en puissance à une lumière blanche) ne sera pas toujours un guide sûr pour indiquer le Brazil Rock, qui en est éloigné d'environ cinq milles.

L'avantage du changement opéré à la Pointe du Fort est évident.

Les changements suivants ont eu lieu dans le personnel des gardiens de phares en cette province.

Le 22 mai 1869, le surintendant a dû suspendre le gardien du phare de la Pointe de Sable, pour avoir à plusieurs reprises manqué à son devoir, et l'a remplacé temporairement par M. Joseph Mundell. Cette mesure a été approuvée par le Département, et sur enquête, M. Welsh a été destitué par ordre en conseil, en date du 6 juillet 1869. Le 18 octobre de la même année, Joseph Mundell a été nommé gardien au salaire annuel de quatre cent piastres, faisant soixante piastres de réduction sur le salaire précédent.

Mme Rathburne, gardienne du phare de Horton-Bluff, est décédée le 27 mai 1870. Son fils, Charles E. Rathburn, a été mis temporairement en charge, puis nommé gardien le 26 octobre 1870, au salaire de $232, devant être porté à $250 par année à compter du 1er juillet 1871.

Il y a eu une vacance à la station de l'île Flint, par suite du décès de M. George Cann, arrivé le 12 juillet 1869. Son fils, John Cann, a été temporairement chargé de la lumière jusqu'à la nomination comme gardien de Benjamin Haney, qui a été faite le 18 octobre 1869.

M. Jacob Smith, gardien du phare de Cross Island, est décédé le 2 août 1869. Son fils, Edward Smith, a rempli la charge temporairement, et M. Benjamin Rynard a été nommé gardien par un ordre en conseil du 28 septembre 1869.

Il y a eu aussi une vacance à la station de Spencer Point par le décès de William Spencer, arrivé le 12 décembre 1869. Son fils, Robert A. Spencer, a été nommé gardien le 5 avril 1870, moyennant un salaire de $100 par année. Le bâtiment où se trouve placée la lumière était la propriété du gardien. Un dôme avait été construit sur le toit de sa maison au prix de $164 21, et la lumière a été allumée le 4 juillet, 1863. Le défunt gardien avait un salaire de $50 par année.

Par une lettre en date du 18 janvier 1870, M. Robert Fraser s'est démis de la charge de gardien du phare de l'île au Castor, sa démission devant dater du 31 mars. A cette date, M. Samuel Balcalm, a été chargé temporairement de cette lumière. La situation de gardien a été offerte à M. Norman Campbell, qui avait eu pendant plusieurs années la charge du phare sud-ouest de St. Paul. Il a accepté cette offre, et est entré en fonction le 24 août 1870, au salaire annuel de $420.

On a profité du transfert de M. Campbell à l'île au Castor, pour réduire le personnel de l'île St. Paul, et par un nouvel arrangement, M. McNeil, le surintendent de l'établissement de sauvetage, s'est chargé des lumières, et de la surveillance générale des gardiens, auxquels il devra prêter aide au besoin.

M. McDougall, gardien du phare nord-est, a été transféré au phare sud-ouest sur l'île principale; le service du phare nord-est a été remis au surintendant aidé de ses hommes.

Cet arrangement a été pris après que M. Campbell est parti de l'île, en juillet, et fera réaliser une économie égale à son salaire.

HUILE.

L'huile pour les phares de la Nouvelle-Ecosse a été délivrée le 9 août. Les futailles qui n'étaient pas en bon état ont été réparées, et l'huile a été jaugée de nouveau, aux frais du fournisseur, M. L. D. Vincent, de Petrolia, Ontario.

Les échantillons qui accompagnaient les soumissions ont été essayés par W. M. Smith, écr., de St. Jean, N. B. Le 10 août, il me transmit le certificat suivant sur la qualité de l'huile reçue :—

" J'ai fait l'essai des échantillons d'huile fournis au département, à Halifax, N. E., par " M. L. D. Vincent, de Pétrolia, Ontario, et j'ai l'honneur de faire rapport comme suit :—

" Non explosive à 117 ° Fahrenheit,
" Gravité spécifique 42 ° baromètre,

" lumière brillante pendant douze heures (jusqu'à ce qu'elle ait été éteinte) ; n'a pas fumé ; " la mèche légèrement charbonnée.

" Cette huile est de même qualité que celle essayée par moi à St. Jean, N. B., en juin 1869."

La quantité d'huile qui a été délivrée comprenait 342 futailles, contenant 13,914 gallons La fourniture a été faite au prix de 22½ centins le gallon.

13,914 gallons à 22½ cts...........................	$3,130 65
Et 3½ pour cent pour prime de change..........	109 57
	$3,240 22

Pour ce qui est de la qualité de l'huile fournie par M. Vincent, les rapports, comme cela a eu lieu l'année dernière, sont contradictoires. Plusieurs gardiens se plaignent que la lumière, après avoir brûlé pendant quelque temps, perd de son éclat, que l'huile encrasse la mèche et enfume les cheminées, tandis que d'autres gardiens parlent avantageusement de sa qualité.

J'ai mentionné cela à M. Smith. Il m'a appris que les mêmes plaintes ont été faites au Nouveau-Brunswick, et a trouvé, après avoir fait en personne un examen à certains phares, que l'encrassement de la mèche, dont on se plaint si souvent, est dû en grande partie au fait que l'on s'est servi pour l'huile de vieux quarts qui n'étaient pas propres à cet usage ; quelques-uns de ces quarts contenaient des matières étrangères, des saletés, etc., en quantité suffisante pour diminuer considérablement la force éclairante de l'huile, et dans d'autres, les fonds en bois dur avaient été remplacés par des fonds en bois mou. Il n'y a pas de doute que des causes semblables ont eu les mêmes effets en cette province, et cela explique la différence qui existe entre les rapports qui ont été transmis.

Plusieurs gardiens m'ont écrit que l'huile n'est pas aussi bonne qu'auparavant ; mais je crois que cela dépend pour beaucoup de l'imperfection des vieilles lampes, qui sont graduellement remplacées par des lampes perfectionnées. Malgré ces rapports défavorables, je n'ai pas appris, ni le surintendant n'a entendu dire, qu'on se soit plaint d'une diminution dans la force des différentes lumières qui éclairent nos côtes.

Comme il a été éprouvé de graves inconvénients par suite de la délivrance tardive de l'huile, les annonces qui demandent des soumissions pour la fourniture de cette saison ont fixé le 25 mai 1870 comme date de la livraison à Halifax.

Le contrat a été donné à MM. Clarke et Francis, de Woodstock, Ontario, au prix de 24 cents le gallon.

L'huile n'est arrivée ici que le 9 juin, et il a fallu en acheter quelques quarts pour une couple de phares, dont l'approvisionnement était épuisé. La différence en plus sur le prix du contrat a été déduite lors du règlement avec MM. Clarke et Francis.

Le 14 juin, M. W. M. Smith m'a remis le certificat suivant: "J'ai inspecté et essayé " l'huile pour les phares fournie par MM. Clarke et Francis, et je l'ai trouvée de la même qualité " que l'échantillon dont j'ai fait l'essai à St. Jean, N.-B., et sur lequel j'ai fait rapport au " Départetement à Ottawa. Je recommande donc cette huile. Les futailles sont en ordre " et à l'exception de quelques fonds (qui sont en pin), elles sont conformes à la spécification."

Il a été délivré trois cents soixante quarts de cette huile contenant, d'après le certificat du jaugeur officiel ici, 14,989 gallons.

14,989 gallons, à 24 cents..	$3,597 36
Moins pour quaiage, fret du Grand Tronc, et payé en plus pour trois quarts d'huile..	96 59
	$3,500 77

laquelle somme j'ai acquittée au moyen d'une remise de $3,624 38, cours de la Nouvelle-Ecosse.

L'huile a été distribuée aux phares par la goëlette "Ocean Traveller." D'après ce que m'ont dit le surintendant et plusieurs gardiens, elle était d'excellente qualité, supérieure à toute l'huile de kérosène canadienne employée jusqu'ici, et presque, si non égale à l'huile américaine.

Le capitaine Jost, en faisant dernièrement l'essai de quelques-uns des nouveaux becs à mèches circulaires, fournies par M. Chanteloup, de Montréal, a fait brûler de cette huile pendant vingt et une heures. Il dit que la lumière n'a rien perdu de son éclat pendant ce temps, que les mèches n'ont pas été charbonnées, et que les cheminées n'ont pas été enfumées du tout.

Il n'y a pas de doute, cependant, que les lampes à becs circulaires à courant d'air, avec lesquelles cette expérience a été faite, n'ont pas peu contribué à produire ce résultat. J'espère recevoir pendant l'hiver des rapports également satisfaisants des différents phares.

L'huile du printemps dernier ayant été délivrée de bonne heure, le compte de l'année financière expirée le 30 juin, s'est trouvé chargé de la fourniture de deux années.

Très-peu de phares en cette province ont eu des réservoirs pour le kérosène, et il a été perdu chaque année en conséquence, une quantité d'huile assez considérable.

Cent soixante et dix réservoirs de tôle galvanisée, contenant chacun plus de cent gallons, ont été confectionnés par la compagnie de manufacture de Starr, au prix convenu de $10 50 la pièce. Ces réservoirs n'ont pas encore été envoyés à tous les phares, parce qu'ils n'étaient pas finis lors du premier voyage de la goëlette à l'est, et qu'elle n'a pu en recevoir qu'un certain nombre lorsqu'elle a fait voile pour l'ouest; ils seront délivrés aux différents postes aussitôt que l'occasion de le faire se présentera.

Les fournitures annuelles sont distribuées par la goëlette qui porte l'huile.

L'énumération suivante donne une juste idée de ce qui est remis à chaque établissement. C'est la liste des articles fournis au phare d'Annapolis :

Neuf lampes,
Une brosse à blanchir,
Une brosse à frotter,

Dix verges toile à essuie-mains,
Dix verges de coton,

Quinze livres de déchets de coton,
Deux pinceaux,
Dix verges de flanelle de coton,
Soixante et six livres de savon,
Deux livres de mine de plomb,
Dix livres de blanc d'Espagne,
Deux livres de poudre à nettoyer les réflecteurs,
Cinq gallons d'huile à peinture,
Cinquante livres de blanc de plomb,
Trois grosses de mèches,
Un petit balai,
Une brosse à mine de plomb,
Trois brosses à verres de lampes,
Deux paires de ciseaux,
Trois peaux de chamois,
Quatre éponges,
Six papiers de tripoli,
Quatre pots de pâte à polir,
Dix livres de clous assortis,
Deux seaux,
Deux balais,
Neuf becs de lampe,
Huit douzaines de cheminées.

A quelques exceptions près, ces articles sont renouvelés tous les ans.

Depuis longtemps, plus de quarante ans peut-être, le soin de fournir ces articles a été confié à la maison Dechezeau et Cie., de cette ville. On lui remettait un état pour chaque phare, elle réglait la quantité des envois à faire, emballait les articles et les délivrait au magasin des phares, à l'adresse des stations auxquelles ils étaient respectivement destinés.

Dans le cours de l'année dernière, on a adopté un nouveau genre de gestion, et l'on a décidé d'importer directement pour le compte du Département les articles tels que la peinture, l'huile à peinture, les cheminées, etc. Les autres articles nécessaires ont été achetés de marchands en gros sur les lieux, et l'emballage a été fait par un ouvrier loué pour cela.

Cette nouvelle pratique a ajouté beaucoup à la besogne du personnel ici, mais elle a produit une économie considérable dans la dépense, économie qui n'est probablement pas de moins de 25 à 30 pour cent du coût total des articles et du service.

SIGNAUX DE BRUME.

L'année dernière, M. George Fleming et fils, de St. Jean, N.-B., ont obtenu le contrat pour la fabrication d'un sifflet d'alarme à vapeur, destiné à être placé sur l'île aux Loups-marins. Le prix était de $2,150, cours du Nouveau-Brunswick. Le sifflet a été terminé vers la fin de l'année, mais n'a pu être installé avant que le bâtiment pour la machine et le logement du mécanicien aient été construits. Des soumissions ont été demandées pour ces constructions, et le 4 février 1870, l'entreprise a été adjugée à M. Hanson, de Petit Lapreau, pour la somme de $1,625, cours du Nouveau-Brunswick, sa soumission étant la plus basse. Le montant dépensé pour le sifflet et les constructions, jusqu'au 30 juin dernier, était de $3,200.

Depuis ce temps, le sifflet a été installé, et avis public de sa mise en activité a été donné le 30 août 1870.

Dans les temps de brume et de neige, ce sifflet sera mis en jeu comme suit :—un premier coup de cinq secondes, suivi d'un intervalle de cinq secondes ; un second coup de cinq secondes, suivi d'un intervalle de quarante-cinq secondes pour compléter la minute, avant de recommencer.

Depuis l'installation de ce sifflet, on a fait des rapports très-favorables sur la portée à

laquelle il se fait entendre, et il ne peut manquer d'être un guide très-utile aux navires pendant les temps brumeux.

M. Samuel Reardon, après avoir passé l'examen voulu, ayant été recommandé par M. W. M. Smith, l'examinateur, comme capable de remplir cette charge, a été nommé mécanicien du sifflet à vapeur, au salaire de $500 par année.

Comme une partie des frais de ce service doit être au compte de l'année 1870–71, je ne puis donner ici de plus longs détails.

Au commencement de l'année dernière, il a été nécessaire de diviser les fonctions de gardien du phare et de mécanicien du sifflet du cap Fourchu, Yarmouth, qui avaient toutes deux été remplies jusque-là par M. Fox. Le 14 juillet 1869, il a été informé que le département avait résolu de placer le sifflet d'alarme sous la surveillance d'un mécanicien qui aurait à subir l'examen prescrit en tel cas.

Par ordre en conseil, du 23 octobre 1869, M. Frith Wells, après avoir obtenu un certificat de capacité, a été nommé mécanicien de ce sifflet, au salaire de $400 par année. M. Wells a pris charge du sifflet en décembre, et a continué depuis d'en surveiller le fonctionnement, à l'exception de quelques courts intervalles sans importance.

Ce sifflet d'alarme a fonctionné chaque fois que la chose a été nécessaire dans le cours de l'année dernière.

Je suis fâché d'avoir à dire que les rapports entre le gardien et le mécanicien de ce poste n'ont pas toujours été très-amicaux. Cela vient surtout de ce que le mécanicien n'a pas de maison pour se loger avec sa famille, et qu'il est obligé de résider à une distance considérable du bâtiment de la machine à vapeur.

Je recommande qu'on fasse disparaître l'inconvénient, l'année prochaine, en construisant une maison pour le mécanicien.

Des règlements qui définissent les devoirs des gardiens de phare et des mécaniciens de sifflets d'alarme, quand ils se trouvent tous deux à la même station, et qui établissent les services qu'ils devront se rendre réciproquement, ont été préparés par le département et fournis aux intéressés.

Je regrette de ne pouvoir parler plus favorablement que je ne l'ai fait l'année dernière, des trompettes d'alarme de Sambro et de l'île Cranberry.

La trompette de l'île Cranberry, qui a été réparée en août 1869, a fonctionné assez régulièrement jusqu'au 30 août 1870, temps auquel elle est devenue hors d'état par suite de la rupture d'une partie de son mécanisme. Comme on fait fabriquer un sifflet à vapeur pour cet endroit, on a décidé de ne pas faire les frais d'envoyer un mécanicien sur les lieux pour réparer l'accident, et il a été donné avis public de la suppression de cette trompette. Il n'y aura point de signal d'alarme en cet endroit avant l'installation du sifflet.

La trompette de l'île Sambro s'est souvent dérangée. Le 16 juin 1870, le surintendant des phares a fait rapport que le mécanisme était en si mauvais état que le gardien était obligé de faire tourner le volant à la main et a recommandé de suspendre l'usage de cette trompette, vu que les marins entrant dans le port ne comptaient plus sur ce signal ; les réparations nécessaires ont néanmoins été faites, et la trompette a continué de fonctionner jusqu'au 25 juillet 1870, jour auquel le mécanicien a fait rapport que la machine s'était rompue.

Je fis immédiatement publier que la trompette ne jouerait plus jusqu'à nouvel avis, et un mécanicien de cette ville fut chargé d'aller constater la nature du dommage. Il apporta ici les pièces brisées, et elles ont été réparées. Il dit que, dans le cas où l'on aurait l'intention de continuer l'usage de cette trompette, il conviendrait de faire faire des pièces de réserve pour les parties du mécanisme qui sont le plus exposées aux accidents.

J'ai fait au département un rapport détaillé de toutes les circonstances se rattachant à ce cas, et je l'ai accompagné des recommandations suivantes :

1o. Que M. Symonds et cie., reçoivent instruction de mettre cette trompette en parfait ordre.

2o. Qu'ils fournissent des pièces de réserve des parties du mécanisme qui sont exposées à se déranger, le mécanicien sur les lieux devant être en état de pouvoir les ajuster au besoin.

3o. Que la trompette d'alarme de l'île Cranberry soit transportée à Halifax pour y être

mise en ordre, et qu'elle soit ensuite placée sur l'île Sambro conjointement avec celle qui s'y trouve déjà.

4o. Que le gardien chargé de ces trompettes soit tenu de passer l'examen exigé des mécaniciens préposés aux sifflets d'alarme, et qu'il soit muni d'un certificat constatant qu'il est capable non-seulement de faire fonctionner la machine, lorsqu'elle est en bon état, mais encore d'y faire sur les lieux les réparations et les ajustements d'une nature secondaire, qu'il peut devenir nécessaire d'opérer sur-le-champ.

5o. Que l'on cesse de faire jouer la trompette jusqu'à ce que tous ces arrangements aient été complétés.

Ces suggestions auxquelles a souscrit le surintendant des phares ont été approuvées par le département, et l'on est à prendre des mesures pour les mettre à effet.

ÉTABLISSEMENTS DE SAUVETAGE.

Le coût de l'établissement de sauvetage de l'île de Sable, l'année dernière, indépendamment de la dépense des vaisseaux du gouvernement qui en ont fait la visite, a été comme suit :—

Salaires du personnel	$2,657 18
Vivres, appareil pour lancer des fusées, approvisionnements, etc.	3,285 98

Pour ce qui est des vivres envoyés à l'île de Sable, je dois faire remarquer qu'ils ne sont pas fournis seulement pour le secours des naufragés, mais qu'ils sont en grande partie consommés par les employés et les familles des employés que le gouvernement a sur l'île.

Le 1er janvier 1870, le nombre de personnes demeurant sur l'île, et entretenues par le gouvernement, était comme suit :

Surintendant, sa famille et un serviteur	4
James Hawkins, sa femme et un enfant	3
Duncan McDonald, sa femme et six enfants—trois garçons et trois filles—l'aîné des garçons âgé de treize ans	8
Deux gardiens de postes secondaires	2
Six chaloupiers	6
Conducteur d'attelage	1
Bouvier	1
Cuisinier	1
Nombre total sur l'île	34

Il faudrait un homme de plus pour compléter le personnel de l'île, savoir : un assistant-gardien du poste secondaire de l'extrémité sud. Comme la maison de cette station est petite, le gardien préfère se charger de toute la besogne, avec l'assistance de sa famille ; cet arrangement a été maintenu.

M. Dodd a fourni l'état suivant indiquant le nombre de personnes qui ont été secourues pendant les cinq dernières années, le nombre de jours pendant lesquels elles l'ont été et le nom du navire sur lequel elles avaient pris passage :—

	Hommes.	Jours.
La goëlette " Weather Gage "	7	14
do " Langton Gillmore "	9	4
Le brigantin " William Bennett," 2 femmes, 1 enfant, et	8	102
Le brigantin " Triumph "	9	4
Le navire " Malakoff "	11	13
do do	13	23
La goëlette " Malta," 1 femme et	11	82

Un équipage de dix-huit à vingt hommes a aussi été débarqué du vapeur "Druid," sous la conduite du second lieutenant, le 14 septembre 1866, pour travailler au bâtiment naufragé "Ada G. York;" la plupart de ces hommes sont restés jusqu'au 3 novembre. Quatre autres hommes et un plongeur, débarqués le 25 septembre, sont partis le 3 novembre.

Le 16 décembre, sont aussi débarqués trois plongeurs et des matelots, au nombre de sept; deux de ces hommes sont partis le 12 janvier 1867; les autres sont restés jusqu'au 6 avril. Toutes ces personnes ont reçu leurs vivres de l'île.

Le coût des vivres et des approvisionnements fournis à l'établissement du 1er janvier 1864 au 1er janvier 1870, a été comme suit:—

Pour l'année expirée le 31	décembre	1864	$2,237 65
do	do	1865	2,313 92
do	do	1866	5,969 85
do	do	1867	3,827 38
do	do	1868	3,525 90
do	do	1869	2,080 77

Le montant porté au compte de l'année 1866 est beaucoup plus élevé que celui des autres années, un nombre bien plus considérable de personnes ayant été secourues cette année-là sur l'île. Il faudrait déduire environ $600 de la somme portée au compte de 1868, ces $600 ayant été employées à remplacer les provisions qui avaient été perdues dans le "Daring."

La vente des atocas a rapporté les sommes ci-dessous indiquées pour les années en regard:—

Pour l'année finissant le 31	décembre	1863	$237 82
do	do	1864	860 78
do	do	1865	356 65
do	do	1866	1,142 60
do	do	1867	490 59
do	do	1868	654 11
do	do	1869	599 73
		Faisant une moyenne annuelle de	$620 32

La recette provenant de la vente des poneys emmenés de l'île, depuis 1863; est comme suit:—

1864	$64 60
1865	478 49

Depuis que le Département a pris le contrôle de l'île, il n'a été élevé que vingt-deux poneys. Ils ont été vendus le 3 août 1870, aux enchères, au prix de $14 à $25 chacun; l'un s'est vendu $57.

Ces poneys, d'une race petite et vigoureuse, sont facilement domptés quand on les prend jeunes. Il y en a maintenant plus de trois cents sur l'île. Ils n'ont point d'abri pour l'hiver, et tous les ans les intempéries en font mourir plusieurs. Je recommande qu'on en vende au moins les deux tiers l'année prochaine. Le mois de juillet est l'époque où ils sont en meilleure condition, et le temps le plus favorable pour les transporter hors de l'île. Le vaisseau du gouvernement pourrait en prendre à bord un bon nombre qu'on vendrait ici. Je pense aussi qu'il n'y aurait point de difficulté à en vendre de cent à cent cinquante, livrables sur l'île, à la condition que le surintendant soit informé du temps probable auquel on viendrait les embarquer.

Afin d'établir la dépense annuelle de l'île de Sable en prenant pour base de calcul une certaine période, j'ai examiné avec soin les comptes des six années qui ont précédé le 31 décembre 1868; voici le résultat de cet examen:—

Dépense totale du 1er janvier 1863 au 31 décembre 1868..............		$42,220 26
Recettes provenant de naufrages et autres sources......	$21,424 88	
Contribution du gouvernement anglais......................	12,000 00	
		33,424 88
Dépenses pour six ans......................................		$8,796 38
Dépense moyenne par an....................................		$1,465 89

Ceci ne comprend point les frais de communication avec l'île, qui constituen tla dépens principale.

Sur les recettes de naufrages, plus de $13,000 ont été perçues en une seule année, et étaient le produit des cargaisons des bâtiments naufragés "The Ephesus" et "Ada G. York."

Il a souvent été question de relier l'île de Sable à la terre ferme par un cable sous marin.

M. Brown, ci-devant président du bureau des travaux publics de la Nouvelle-Ecos se dit dans son rapport de 1866, que si un tel cable eût alors existé, la quantité additionnelle de marchandises qu'on aurait pu sauver cette année-là, en apprenant à temps par son moyen la nouvelle des naufrages, aurait contribué pour beaucoup à payer le coût de son établissement.

Comme cette île est dangereuse et qu'elle se trouve directement sur la voie suivie par une forte partie du commerce de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, je soumets respectueusement la question de savoir, au cas où une proposition de ce genre pourrait être acceptée et mise en pratique, si l'on ne pourrait pas avec raison demander à ces deux pays de contribuer à la réalisation de ce projet.

Ce moyen de communication une fois établi, il n'y aurait besoin de visiter l'île (excepté en cas de naufrage) qu'une ou, au plus, deux fois par année pour y transporter les approvisionnements.

Les naufrages suivants sont arrivés à l'île de Sable, l'année dernière.

M. Dodd m'écrivait le 1er janvier 1870 : " Il y a des indications d'un récent " naufrage sur ou près l'île ; des débris de la coque et de la poulaine d'un navire ont été " jetés au rivage, ainsi qu'un lot de madriers d'épinette et de pin, dont on a sauvé plus qu'il " n'en faut pour bâtir une maison de refuge au bout de l'ouest." Le 4 février, il m'a écrit de nouveau : " Depuis ma lettre du 1er janvier, le " Kate Cloather," de Liverpool, a fait nau- " frage ; il s'est jeté sur la barre du nord-ouest ; le nom du capitaine inscrit sur la poupe " est Richard Johnston.

" La barque " M. et E. Robbins," d'Yarmouth, Nouvelle-Ecosse, Bradford Hilton, capi- " taine, venant de Boston, avec un chargement de pois à destination de Cork, a touché sur le côté " sud de l'île, près de la station, pendant la nuit du 24 février, entre huit et neuf heures. " Bientôt après, le principal officier et un matelot ont été emportés par une vague. Le reste " de l'équipage a été sauvé le lendemain, les hommes ayant été tirés à terre au moyen d'une " corde. En peu de temps, le navire a été mis en pièces."

Le surintendant envoya d'abord une chaloupe, au moyen de la corde, pour amener l'équipage à terre, mais la chaloupe fut brisée par la mer avant d'atteindre le bâtiment. Quelques parties du gréement ont été sauvées et envoyées à Halifax. Le produit net de leur vente aux enchères s'est élevé à $111.06.

Parlant de la grande difficulté qu'il a eue à faire parvenir la corde au bâtiment, M. Dodd appelle l'attention du département sur la nécessité d'avoir un porte-amarres à la station principale.

Depuis, il a été commandé pour l'établissement du sauvetage, un appareil complet, du meilleur modèle, semblable à ceux dont se servent les garde-côtes d'Angleterre et d'Irlande ; la somme de $803.79 a été payée pour cet appareil. Une partie en a été expédiée ici par la barque " Stag," il y a environ trois semaines ; le reste est attendu sous peu.

Le brick " Alecto," de Charlottetown, île du Prince-Edouard, Kenneth Finlayson, capitaine, venant de Liverpool, avec un chargement de sel et de charbon pour Halifax, a touché

sur le côté sud de la barre du nord-est, le 25 mai dernier au matin. L'équipage a été sauvé, ainsi que les apparaux, voiles et ancres. L'équipage a été envoyé à Pictou sur le "Lady Head," et les matériaux naufragés ont été transportés à Halifax par "l'Ocean Traveller," à son retour des phares de l'Est.

Le produit net de la vente de ces matériaux s'élevait le 3 août, à $935.81. La distribution finale du produit de ces deux naufrages, avec la part allouée comme droit de sauvetage, etc., n'a pas encore été faite.

Dans le cours de l'année, un cultivateur a été envoyé à l'île de Sable pour faire rapport sur les qualités agricoles du sol. Le résultat de cette inspection a été communiqué au département.

Un charpentier a aussi été engagé au salaire annuel de $240. Il s'est rendu à l'île au mois de juin.

La question de mettre l'île de Sable en état de suffire à ses dépenses beaucoup plus qu'elle ne l'a fait jusqu'à présent, a occupé l'attention du département, pendant l'année dernière. Il a déjà fait un pas dans ce sens en envoyant sur l'île les animaux suivants pour la reproduction :

Deux taureaux..................	de deux ans
Six taures.........................	do do
Six do	de trois ans
Deux jeunes verrats...........	
Quatre jeunes truies.........	

Aussi douze moutons, pour la viande ou la reproduction, et une paire de jeunes bœufs domptés.

J'ai sérieusement réfléchi à la proposition suivante émise par vous, lorsque vous étiez ici en septembre, au sujet de l'administration de l'île :—que le département, par annonce publique, offre de louer l'île pour un certain nombre d'années moyennant un prix annuel déterminé, à une personne capable de s'en charger; que cette personne recueille à son profit tout ce qu'elle pourra faire produire sur l'île ; qu'elle soit tenue d'avoir un nombre convenu d'hommes pour accomplir le service de l'établissement de sauvetage, c'est-à-dire pour sauver les personnes, les navires et leurs cargaisons ; que pour stimuler son zèle, ou accorde à la dite personne un certain parcentage sur le montant des choses sauvées, comme c'est aujourd'hui le cas pour le surintendant, et que tout l'établissement soit placé sous l'inspection du département, qui se chargerait de communiquer avec l'île à des époques déterminées.

Il n'est pas douteux qu'en adoptant cet arrangement et en choisissant une personne entendue, on prendrait le meilleur moyen de soumettre à une épreuve décisive les qualités productives de l'île ; la question de savoir si elle est capable de faire vivre une population limitée serait ainsi probablement résolue.

On pourra peut-être objecter que ce plan n'offre point de garanties suffisantes pour l'exécution du service de l'établissement, savoir : le sauvetage des personnes, des navires et de leurs cargaisons, mais je pense que le gouvernement en faisant exercer une stricte surveillance et en accordant un percentage sur les choses sauvées, pourrait assurer l'exécution fidèle et prompte des obligations qui se rattachent à ce service.

Le succès d'un essai de ce genre dépendrait presque entièrement du choix de la personne à mettre en charge. Cette expérience mérite d'être tentée, pourvu qu'on emploie un homme compétent.

Un pareil arrangement n'ôterait rien toutefois à la grande importance d'une communication télégraphique avec l'île.

ILE ST. PAUL ET ILE SCATTARIE.

A l'exception de la réduction du personnel de l'île St. Paul, en conséquence du transfert dont j'ai déjà parlé du gardien du phare sud-ouest à une autre station, les établissements de sauvetage sont restés comme ils étaient ; le détail de leurs dépenses se trouve plus loin.

Les naufrages suivants ont eu lieu à l'île St. Paul, depuis le 1er juillet 1869.

Dans la nuit du 3 avril, une petite goëlette, nom inconnu, a dérivé sur les brisants, et a

été mise en pièces; l'équipage a dû être emporté à la mer avant qu'elle soit venue se jeter sur l'île.

Le 16 juin, M. McNeil a fait rapport de la perte du navire "Devonshire," de Liverpool, Angleterre, du port de trois cent cinquante-huit tonneaux, Thomas Curry, maître, à destination de la rivière Saguenay, sur lest, ayant en tout dix-sept hommes d'équipage. Il a aussi fait rapport de la perte du navire "Scandinavian," de Drammen, Norvège, du port de cinq cent soixante et neuf tonneaux, à destination de Québec, sur lest, ayant en tout seize hommes d'équipage.

Presque tous les agrès du navire "Devonshire" ont été sauvés par le capitaine et l'équipage, avec l'aide des hommes de l'île. Ces agrès ont été transportés et vendus à Sydney.

La plus grande partie des provisions envoyées à l'établissement de St. Paul ont été consommées par les équipages de ces deux navires. De nouvelles provisions ont été expédiées sans retard, et le coût en a été porté à la charge du bureau du commerce, ces deux navires étant enregistrés hors du Canada.

Le navire "Rajahgopaul," de Lancaster, Angleterre, du port de huit cent cinquante et un tonneaux, William Foster, capitaine, avec un chargement de sel pour Québec, et un équipage de vingt et un hommes en tout, a fait naufrage sur le côté nord de l'île, près du phare, le 4 septembre 1870, au matin, par un brouillard épais; le navire s'est brisé en quelques minutes; les hommes de l'île ont sauvé l'équipage, qui a été arraché aux vagues et amené au rivage dans un état complet d'épuisement et de dénûment.

Le capitaine de ce navire fit un arrangement avec le capitaine McLeod, du havre du Castor, pour être transporté avec son équipage à Sydney, et lui abandonna en paiement sa part dans les épaves qu'il pourrait repêcher.

Je dois ajouter que le "Scandinavian" a été presque complètement perdu; quelques matériaux ont été sauvés et vendus par le capitaine à Sydney.

Le 7 septembre 1870, la barque "Wild Wave," de l'île du Prince-Edouard, a fait naufrage sur l'île St. Paul. Elle était chargée de bois; elle s'emplit d'eau et il fallut faire côte pour sauver la vie de ceux qui étaient à bord. Elle fut bientôt mise en pièces, et le capitaine Morris, avec sa femme, et les hommes d'équipage, furent conduits à Sydney Nord dans la goëlette "Ocean Belle."

Les naufrages de ces navires ont épuisé l'approvisionnement de hardes, mais on en a eu d'autres à la place, aux frais du bureau du commerce.

Comme le personnel de l'île St. Paul, a été diminué, la nécessité d'établir un pont en fil de fer sur le passage qui sépare le phare nord-est de l'île principale, se fait sentir plus que jamais.

Il n'y a pas eu de naufrages à Scattarie, l'année dernière.

Les états annexés donnent le détail des sommes qui ont été dépensées pour chaque service dépendant de cette branche du département pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur.

H. W. JOHNSTON.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

HALIFAX, 15 novembre 1870.

Hon. W. Johnston,

Ministère de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—Pendant l'année dernière, j'ai visité tous les phares de cette province, les établissements de sauvetage des îles St. Paul et Scattarie, et j'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant:—

Les nouveaux phares construits à la rivière aux Pommes et à l'île East-Ironbound ont été

terminés d'une manière satisfaisante au temps convenu, mais les lampes ont été installées un peu plus tard, et la lumière du phare de la rivière aux Pommes est actuellement en activité.

MEAGHER'S BEACH.

Ce phare est à peu près dans la même condition que celle où il était l'année dernière La grève a été en partie rongée par les vagues, qui ont endommagé les fondations de la maison du gardien, à laquelle il faudra faire des réparations au printemps de 1871. Il a fallu faire une passerelle neuve, à l'entrée, l'ancienne étant devenue dangereuse par vétusté. On a mis aux lampes, au mois de mai, deux reflecteurs de verre, comme expérience ; on a trouvé après un essai suffisant, qu'ils ne faisaient point ; les deux ne donnaient pas autant de lumière que celui qu'on avait remplacé ; on les a ôtés pour reprendre l'ancien.

ILE AUX ŒUFS.

La bourrasque du 4 septembre a causé beaucoup de dommage à cette station ; la maison d'habitation a été entraînée vers le bas de la pente à une distance de soixante et dix pieds par les vagues qui avaient envahi la ravine ; la charpente ne s'est pas disjointe, mais elle a subi de nombreuses fractures. Le mur de fondation du phare a été enfoncé sur plusieurs points et ébranlé dans tout son ensemble, mais le phare n'a pas bougé.

Une partie de la toiture a été dégarnie de bardeaux, et le parquet a commencé de couler. On a immédiatement envoyé des ouvriers réparer le dommage pour les besoins présents. La lumière est en bonne condition, et n'a pas souffert de la tempête.

CAP ST. GEORGE.

On a ajouté de nouveaux étançons au phare de cette station, pour le protéger contre les violentes tempêtes qui se déchaînent sur le cap.

La lumière est en bon ordre et éclaire bien, excepté dans les gros vents où la vibration de l'édifice empêche l'appareil de fonctionner avec regularité. Le phare a été peinturé l'année dernière.

ILE ST. PAUL.

Le mécanisme rotateur de la lumière du sud-ouest s'est dérangé depuis le changement de gardiens. Un mécanicien a été envoyé en octobre pour le réparer. Dans le rapport de l'année dernière, j'ai omis de mentionner qu'il avait été fait un réservoir de brique dans la cave de la maison d'habitation de la station du nord-est, pour mieux s'assurer d'une provision d'eau.

ILE VERTE.

Le débarcadère ou la cale des chaloupes a été mise en pièces par la tempête du 4 septembre, et a été encombrée de roches entraînées par la violence de la mer. Un magasin servant aussi de hangar à chaloupes a été construit près du débarcadère, pour y mettre les approvisionnements lorsqu'on les débarque, car le phare est à une certaine distance du rivage.

LIVERPOOL.

La maison du gardien a été couverte à neuf en bardeau. On a mis de nouvelles fenêtres, et fait d'autres réparations indispensables. Le phare a été peinturé. La cale à chaloupes ou le quai a été démoli par la tempête du 4 septembre ; elle a été reconstruite. La lumière de la Pointe du Fort, dans le havre de Liverpool, qui était blanche, a été remplacée le 1er juillet, par un feu rouge.

PETITE ILE HOPE.

Cet îlot a encore été amoindri par la dernière tempête ; les vagues ont emporté plusieurs pieds du bord au sud-ouest, et le sommet de l'île a été labouré et encombré de pierres. La mer a balayé la pointe méridionale, mais la tour n'a pas été endommagée.

SHELBURNE.

On a recouvert de bardeaux la maison d'habitation à cet établissement, renouvelé une partie des sablières, et fait d'autres réparations nécessaires.

BARRINGTON.

On a changé l'appareil d'éclairage de ce phare le 1er septembre, au feu blanc tournant on a substitué un feu rouge fixe. On a renouvelé le parquet de la lanterne, parce que l'ancien était pourri, et laissait fuir l'eau ; et on a peinturé l'édifice.

La mer a balayé la pointe Baccaro, où s'élève la tour, et y a détruit les murs de protection et les clôtures ; mais les bâtiments n'ont subi aucun dommage.

CAP DE SABLE.

Le feu rouge fixe établi sur la tour du cap de Sable a été remplacé par un feu blanc tournant, le 1er septembre. La tempête du 4 a brisé les embarcations qu'il y avait à cet établissement ; une d'elles appartenait au département.

ILE AUX LOUPS-MARINS.

La maison du gardien a reçu une couverture neuve de bardeaux ; les murs de quelques-unes des chaambres ont été plâtrés, et ceux de la cave réparés et rejointoyés ; des sablières ont été renouvelées, la cheminée a été en partie reconstruite, et on a fait encore quelques autres réparations d'entretien.

Les changements à faire au phare, pour l'installation de la nouvelle lumière dioptrique n'ont pas été exécutés, parce que les sablières sont pourries et ne pourraient soutenir le poids additionnel du nouvel appareil. Comme la saison était beaucoup trop avancée pour faire transporter à l'île les matériaux nécessaires, j'ai dû remettre les travaux au printemps. Je n'aurais pu les surveiller, car j'avais alors la charge de "l'Ocean Traveller," et je ne m'attendais pas du reste à un temps aussi beau que celui que nous avons eu. *

YARMOUTH.

La lanterne de ce phare a été réparée, et on y a mis des vitres neuves où il en fallait. Le quai et la cale ont été réparés : la dernière tempête les avait endommagés.

ROCHER NOIR.

Le phare et l'habitation qui étaient en réparation l'année dernière, ont été achevés. Le toit a été recouvert en bardeau et peinturé, les fenêtres ont été renouvelées, et la rive au bout de l'ouest a été bordée d'un mur appuyé d'un terrassement.

PARRSBOROUGH.

Le bâtiment et la levée ont souffert de la tempête du 5 octobre 1869. Les réparations ont été terminées en novembre de la même année.

---

* Les changements ont été faits depuis, et la nouvelle lumière a été installée.

RIVIÈRES AUX POMMES.

Le nouveau phare à cette station est achevé. Les lampes, etc., ont été transportées du vieux bâtiment au bâtiment neuf vers le 20 septembre.

BALISES ET BOUÉES.

Les bouées de fer en baril destinées à être installées à Bull-Rock et au Rocher des Achigans, près de Canso, ont été ancrées à leurs endroits respectifs, le 30 juin, lors de ma visite annuelle aux phares. Il n'a été ni fait ni posé de nouvelles bouées l'année dernière, à l'exception des deux que je viens de mentionner. La balise sur la chaîne de rochers de Wesses, havre de Barrington, a été un peu endommagée par les dernières tempêtes ; quelques-unes des pierres de la base ont été déplacées ; il faudra voir à cela au printemps.

TROMPETTES ET SIFFLETS D'ALARME.

La trompette d'alarme de Canso, île Cranberry, a bien fonctionné jusqu'au 30 août, qu'elle s'est dérangée ; elle n'a pas été mise en jeu depuis.

La trompette de Sambro ne va plus depuis quelque temps ; elle est en mauvais ordre.

Le sifflet à vapeur établi sur le cap Fourchu n'a pas eu besoin de réparations importantes, l'année dernière, et il a bien fonctionné. On a amélioré le réservoir à eau.

REMARQUES GÉNÉRALES.

Tous les phares de la province sont tenus en bon ordre ; le service se fait bien et donne une satisfaction générale.

Plusieurs phares et maisons de gardiens ont été peinturés et ont reçu de légères réparations, outre celles spécialement mentionnées.

Il faut encore de nouvelles lumières sur la côte sud à l'est d'Halifax (comme je l'ai déjà fait remarquer) ; elles seraient d'un grand service pour le cabotage et la navigation en général.

Le phare construit l'année dernière sur la pointe Tupper, dans le détroit de Canso, a été allumé le 15 avril.

La balise-lumière dans le havre de Ste Anne, Cap Breton, est en voie d'achèvement.

L'huile fournie pour les phares cette année, est d'une qualité supérieure à celle des deux années précédentes ; elle donne une lumière vive et ne salit ni les cheminées ni les mèches.

Les réservoirs de tôle destinés à contenir l'huile n'ont pas été terminés à temps pour être expédiés avec les autres articles aux phares de l'est. Quelques-uns seulement ont été portés aux phares de l'ouest ; il n'y avait pas de place à bord pour en prendre plus, le bâtiment ayant été chargé de bois et autres matériaux destinés à réparer le phare et la maison d'habitation de l'île aux Loups-marins. Plusieurs réservoirs ont depuis été envoyés, quand l'occasion s'est présentée de pouvoir le faire.

Les nouvelles lumières n'ont pas encore été mises en activité, excepté celle de la rivière aux Pommes, dont les lampes ont été transportées du bâtiment temporaire au nouveau phare.

Les lampes reçues de Montréal dernièrement n'ont pas encore été envoyées, à l'exception de celles pour l'extrémité ouest de l'île Scattarie, qui ont été expédiées à " Main à Dieu " ; celui qui les a prises à son bord a exigé une forte somme pour les débarquer sur l'île.

Des provisions et des effets d'habillement ont été envoyés à l'île St. Paul, en même temps que les arrovisionnements destinés à l'usage du phare. Ces provisions et ces effets ont été en grande partie employés à secourir des marins naufragés sur l'île, et ont été remplacés par un nouvel envoi expédié par le vapeur " Lady Head " *viâ* Pictou. Il a été construit un chemin qui traverse l'île, et un autre chemin a été commencé à l'extrémité nord-est.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

THOMAS P. JOST,
Surintendant des phares

ETAT GÉNÉRAL de la dépense du service de la branche de la Nouvelle-Ecosse, département de la marine et des pêcheries, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

		$ cts.	$ cts.
	Service des phares et des côtes	51,447 40	
A	Stations de signaux	1,469 75	
A	Bouées et balises	1,383 59	
A	Etab. de sauvetage de l'île de Sable et de l'île aux Loups-marins	6,083 16	
A	Construction, phare de la Pointe Tupper	782 60	
A	do sifflet d'alarme de l'île aux Loups-marins	3,200 00	
			64,366 50
B	Steamer *Druid*	16,281 38	
B	do *Lady Head*	4,019 95	
			20,301 33
C	Marins dans la détresse	....	314 30
C	do malades et blessés	....	4,001 59
C	Salaires et dépenses imprévues	....	3,178 41
D	Pêcheries	9,994 78	
D	Police	5,377 03	
			15,371 81
	Service à vapeur de mer et de rivière (subventions)	....	3,038 36
			110,572 30

HALIFAX, N.-E.

A.—DÉTAIL des dépenses du service des phares et des côtes, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

	$ cts.	$ cts.
Phares.		
Salaires de 60 gardiens et du surintendant	24,322 55	
Huile et autres approvisionnements, réparations, bateaux, etc.	17,883 11	
		42,205 66
Signaux de brume.		
Salaires de 4 gardiens	1,153 27	
Approvisionnements, réparations, etc	1,310 59	
		2,463 86
Etablissement de sauvetage de l'île St. Paul.		
Salaires du surintendant et de 4 hommes	1,643 84	
Approvisionnements	701 10	
Nouvelles constructions, réparations, etc.	2,128 54	
		4,473 48
Etablissement de sauvetage de l'île Scattarie.		
Approvisionnements	....	168 82
Etablissement de sauvetage de l'île de Sable.		
Salaires du surintendant et de son personnel	2,657 18	
Approvisionnements	3,285 98	
		5,943 16
Etablissement de sauvetage de l'île aux Loups-marins.		
Chaloupes à l'île aux Loups-marins	120 00	
Balance pour stationnement de chaloupes à l'île de Vase	20 00	
		140 00
Goëlette "Ocean Traveller"	899 58	
Levée de l'Ile Amet	636 00	
Achat de l'Ile Pomket	600 00	
Phare de la Pointe Tupper	782 60	
Sifflet d'alarme de l'île aux Loups-marins	3,200 00	
Stations de signaux	1,469 75	
Bouées et balises	1,383 59	
		8,971 52
		64,366 50

DÉTAIL de la dépense du service des phares et des côtes, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

	$ cts.	$ cts.
NOUVELLE-ECOSSE.		
Ile Amet.		
H. G. Bennett, gardien, 1 année de salaire	513 68	
De Chezeau et Crow, fret d'approvisionnements	4 00	
W. S. Symonds et cie., grille, etc	2 75	
		520 43
Annapolis.		
F. Bragg, 1 année de salaire	472 60	
De Chezeau et Crow, lampes neuves, poële, etc	219 97	
F. Bragg, support de lampe, etc	15 65	
		708 22

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Rivière aux Pommes.		
J. Tate, 1 année de salaire	390 40	
W. Symonds et cie., poële, etc.	31 00	
T. Livingston, installation d'une lumière dans une grange	124 04	
Black frères et cie., peinture, huile, etc	23 67	
De Chezeau et Crow, réparations de lampes	10 40	
		579 51
Arichat.		
J. Coste, 1 année de salaire	238 36	
De Chezeau et Crow, peinture, huile, etc.	60 55	
W. S. Symonds et cie., poële et tuyau	18 90	
Smithers et fils, mastic	3 50	
		321 31
Barrington.		
J. S. Smith, 1 année de salaire	390 40	
J. Stairs, corde pour mécanisme d'horlogerie	5 88	
W. Symonds et cie., réparation du mécanisme d'horlogerie	42 50	
A. L. Wood, fret d'approvisionnements	3 50	
		442 28
Ile aux Castors.		
R. Fraser, salaire jusqu'à avril	303 23	
S. Balcam, salaire jusqu'au 30 juin	87 17	
De Chezeau et Crow, divers	4 80	
J. Stairs, corde pour mécanisme d'horlogerie	5 88	
R. Fraser, pension de charpentiers	36 80	
		437 88
Ile aux Oiseaux.		
M. Morrison, 1 année de salaire	410 96	
De Chezeau et Crow, cordes, etc	21 65	
W. S. Symonds et cie., poële, etc	27 90	
J. Stairs, corde pour mécanisme d'horlogerie	5 56	
T. Holloway et fils, poulies	3 89	
R. Purvis, balance pour construction de jetée	137 32	
		607 28
Rocher Noir.		
J. Crotty, 1 année de salaire	369 85	
Black, frères et cie., peinture, huile, etc	9 65	
De Chezeau et Crow, poële, etc	13 75	
		393 25
Pointe du Rocher Noir.		
D. Morrison, 1 année de salaire	359 60	
N. Morrison, perches pour clôture	17 80	
L. Huntley, réparations	155 00	
D. Morrison, construction d'un appentis, etc	112 37	
Corbett et McQueen, construction d'un chemin	133 35	
P. Smith, terminer mansardes	35 00	
De Chezeau et Crow, réservoir d'huile	18 50	
		831 62
Boar's Head.		
H. M. Ruggles, 1 année de salaire	359 60	
De Chezeau et Crow, fret d'approvisionnements,	1 50	
H. M. Ruggles, échelle, etc	8 50	
		369 60
Ile Brier.		
J. Suthern, 1 année de salaire	472 60	
do réparation au mur	7 00	
		479 60

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Burnt-Coat.		
N. Smith, 1 année de salaire	256 84	
De Chezeau et Crow, nouvelles lampes, etc	64 30	
N. Smith, peinturage, etc	10 75	
		331 89
Cap de Sable.		
H. Doane, 1 année de salaire	493 16	
De Chezeau et Crow, approvisionnements	100 30	
H. Doane, peinturage	20 00	
		613 46
Cap St. George.		
D. Condon, 1 année de salaire	493 16	
De Chezeau et Crow, divers	6 75	
		499 91
Cap Ste. Marie.		
M. Robicheau, 1 année de salaire	....	513 68
Ile au Caribou.		
A. Munro, 1 année de salaire	410 96	
De Chezeau et Crow, divers	6 45	
A. Munro, divers	5 50	
		422 91
Chester (Iron Bound East.)		
E. Young, 6 mois de salaire	205 48	
do construction d'un mur	62 65	
		268 13
Ile Cranberry.		
J. Hanlon, 1 année de salaire	484 92	
De Chezeau et Crow, approvisionnements	11 65	
		496 57
Ile de la Croix.		
J. Smith, salaire jusqu'au 30 janvier, 1870	265 25	
B. Rynard, salaire jusqu'au 30 juin, 1870	207 35	
E. Smith, charriage d'approvisionnements	5 00	
W. Symonds et cie., poële, etc	24 28	
De Chezeau et Crow, approvisionnements	5 30	
		507 18
Ile du Diable.		
B. Fulker, 1 année de salaire	390 40	
De Chezeau et Crow, approvisionnements	46 70	
W. Murray, brouette	4 50	
P. Grant et cie., coton	1 65	
Black frères et cie., peinture	1 30	
		444 55
Ile aux Œufs.		
W. Condon, 1 année de salaire	513 68	
De Chezeau et Crow, approvisionnments	42 45	
W. Caldwell, chevilles à boucle	2 34	
W. Symonds et cie., poulies de fer	6 50	
W. Condon, réparations	23 50	
		588 47

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Ile aux Poissons.		
J. B. White, 1 année de salaire	287 68	
Black frères et cie., peinture, etc	19 17	
J. B. White, chaloupe, etc.	21 00	
		327 85
Ile Flint.		
G. Cann, salaire jusqu'au 14 novembre 1869	153 00	
B. Haney, salaire jusqu'au 30 juin 1870	257 96	
J. Cann, gages	28 25	
		439 21
Pointe du Fort.		
S. T. N. Sellon, 1 année de salaire	246 56	
De Chezeau et Crow, bidon à huile	0 75	
		247 31
Ile Verte.		
P. Duann, 1 année de salaire	513 68	
W. Symonds et cie., poële, etc	28 40	
A. P. McNeill, construction d'un hangar à chaloupes	200 00	
De Chezeau et Crow, approvisionnements	19 60	
H. E. O. Heix, fret d'approvisionnements	3 50	
		765 18
Rocher des Goëlands.		
S. Hayden, 1 année de salaire	410 96	
De Chezeau et Crow, peinture, etc.	28 25	
		439 21
Guysboro'.		
G. S. Peart, 1 année de salaire	226 04	
De Chezeau et Crow, réparation de lampes, etc.	4 05	
		230 09
Horton Bluff.		
C. Rathburn, 1 année de salaire	238 36	
do charriage d'approvisionnements	4 00	
De Chezeau et Crow, approvisionnements	8 65	
		251 01
Ile Ironbound.		
E. Wolf, 1 année de salaire	369 85	
De Chezeau et Crow, réparation d'un poële, etc.	9 80	
		379 65
Petite Ile Hope.		
C. Firth, 1 année de salaire	513 68	
do réparation au débarcadère, etc	36 02	
Rees et Collins, divers	10 26	
W. Symonds et cie., réparation du mécanisme d'horlogerie	43 75	
De Chezeau et Crow, cheminées, etc.	47 70	
		651 41
Liverpool.		
T. Eaton, 1 année de salaire	472 60	
De Chezeau et Crow, réservoir à huile, etc	18 70	
C. J. Wright, réparations	225 00	
Black frères et cie., peinture, etc	24 50	
		740 80

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Louisbourg.		
L. Kavanagh, 1 année de salaire	472 60	
do clôture, etc	55 00	
De Chezeau et Crow, divers	7 35	
		534 95
Pointe Basse.		
J. G. Peters, 1 année de salaire	472 60	
De Chezeau et Crow, cordes, etc	21 25	
T. Holloway et fils, poulies	4 98	
		498 83
Lunenburg.		
J. A. Ernst, 1 année de salaire	....	246 56
Margaree.		
N. C. McKeen, 1 année de salaire	....	410 96
Margaretville.		
W. Early, 1 année de salaire	236 29	
do peinturage, etc	12 25	
De Chezeau et Crow, becs de lampe	1 50	
		250 04
Meagher's Beach.		
D. George, 1 année de salaire	410 96	
De Chezeau et Crow, divers	11 40	
J. Bowser, construction d'une passerelle	58 20	
D. Timmins, bois	100 00	
		580 56
Ile de Moser.		
H. Moser, 1 année de salaire	462 32	
De Chezeau et Crow, divers	4 03	
		466 35
Canso Nord.		
G. McKay, 1 année de salaire	472 60	
do charriage d'approvisionnements	1 00	
		473 60
Parrsboro'.		
W. Armstrong, 1 année de salaire	349 32	
W. Symonds et cie., poële, etc	14 70	
Black frères et cie., divers	3 10	
De Chezeau et Crow, divers	11 95	
W. Armstrong, réparations, etc	105 30	
		484 37
Pointe à Peggy.		
E. Horn, 1 année de salaire	359 60	
De Chezeau et Crow, divers	5 30	
J. Stairs, gonds, etc	3 26	
H. G. Hill, piquets, etc	21 04	
Malcolm et Johnson, chaux, etc	5 75	
E. Horn, clôture, etc	12 88	
		407 83

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Pictou.		
H. W. Lowden, 1 année de salaire	472 60	
De Chezeau et Crow, peinture, etc	33 90	
J. Munro, poële, etc	24 45	
		530 95
Ile Pictou.		
A. Hogg, 1 année de salaire	472 60	
De Chezeau et Crow, peinture, etc	31 10	
J. Munro, poële, etc	29 32	
A. Hogg, réparations	5 15	
		538 17
Pointe Tupper.		
A. McDonald, salaire jusqu'au 30 juin	51 37	
A. Embree, frais de garde	45 00	
W. Symonds et cie., poële, etc	11 15	
Smithers et fils, mastic	3 15	
De Chezeau et Crow, approvisionnement	32 55	
Hart et Ingraham, approvisionnement	10 00	
		153 22
Ile Pomket.		
J. Atwater, 1 année de salaire	....	359 60
Port Hood.		
T. Power, 1 année de salaire	....	287 68
Port Medway.		
E. Perry, 1 année de salaire	267 12	
De Chezeau et Crow, peinture, etc	39 25	
E. Perry, peinturage, etc	12 00	
		318 37
Port Williams.		
J. M. Dunn, 1 année de salaire	....	267 12
Pubnico.		
M. Amero, 1 année de salaire	....	246 56
Sambro.		
W. Gilkie, 1 année de salaire	410 96	
De Chezeau et Crow, approvisionnement	15 15	
J. Stairs, divers	14 92	
		441 03
Pointe de Sable.		
J. Mundell, 1 année de salaire	426 37	
Black frères et cie., peinture, etc	24 15	
J. Mundell, peinturage, etc	13 00	
		463 52
Ile Scattarie.		
J. McLean, 1 année de salaire	842 48	
De Chezeau et Crow, divers	20 60	
W. Symonds et cie., chaudière, etc	6 15	
		869 2

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Ile aux Loups-marins.		
T. C. Crowell, 1 année de salaire	493 16	
do allocation pour un aide	80 00	
Black frères et cie., peinture, etc	46 07	
T. C. Crowell, peinturage, etc	11 93	
De Chezeau et Crow, réparation des lampes, etc	108 45	
Traites sur la banque de Montréal, pour réparations de l'appareil dioptrique	641 40	
		1,381 01
Shelburne.		
C. Stalker, 1 année de salaire	493 16	
W. McLean, réparations	156 52	
Dr. Snider, soins de médecin	22 00	
J. McKenzie, réparations	71 00	
De Chezeau et Crow, divers	3 80	
C. Stalker, pension de charpentiers	30 00	
		776 48
Pointe Spencer.		
W. Spencer, 1 année de salaire	64 20	
do fret d'approvisionnement	6 00	
		70 20
Ile St. Paul.		
L. McDougall, 1 année de salaire, N.E	431 52	
N. Campbell, do do S.O	431 52	
W. Symonds et cie., poële, etc	34 10	
S. et W. Caldwell, outils d'ouvrier	25 85	
De Chezeau et Crow, clef à écrou	1 20	
N. Campbell, réparations, S.O	15 00	
T. et E. Kenny, coton, etc	9 90	
M. F. Eager, esprit de vin	6 50	
		955 59
Westport.		
J. D. Suthern, 1 année de salaire	....	308 21
White Head.		
J. P. Dillon, 1 année de salaire	410 96	
De Chezeau et Crow, peinture, etc	18 38	
J. P. Dillon, peinturage, etc	15 25	
Smithers et fils, mastic	5 20	
		449 79
Yarmouth.		
C. J. T. Fox, 1 année de salaire	493 16	
Kinney, Haley et cie., réparations	233 85	
De Chezeau et Crow, divers	31 00	
Black frères et cie., peinture, etc	11 45	
		769 46
Sifflet d'alarme de l'île Cranberry.		
J. Hanlon, 1 année de salaire	359 60	
De Chezeau et Crow, approvisionnement	49 82	
W. Symonds et cie., réparations	257 25	
J. Hanlon, divers	25 90	
C. Neill, emplir les sacs à charbon	4 10	
G. Oliver, fret de charbon	17 50	
		714 17
Sifflet d'alarme de l'île aux Loups-marins.		
S. Reardon, à compte sur salaire	....	50 00

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Trompette d'alarme de Sambro.		
J. Gilkie, 1 année de salaire	359 60	
W. Symonds et cie., réparations	104 15	
De Chezeau et Crow, approvisionnements	66 50	
G. Fleming, fret de divers articles	7 00	
C. Mackey, do	6 00	
T. P. Jost, fret de sacs	2 75	
Black, frères et cie., étoupe de coton	5 10	
S. et W. Caldwell, ressorts d'acier	2 00	
		553 10
Sifflet d'alarme d'Yarmouth.		
C. J. Fox, salaire jusqu'au 30 novembre	115 27	
W. Wells, do 30 juin	268 80	
C. J. Fox, emplacement	101 80	
C. J. Fox, divers	156 10	
G. Fleming et fils, articles en fonte et réparations	58 14	
A. K. Clements et cie, combustible, etc	386 47	
Malcolm et Johnson, chaux, etc	26 30	
W. M. Smith, peinture, huile, etc	33 71	
		1,146 59
Etablissement de sauvetage de St. Paul.		
D. J. McNeill, 1 année de salaire	821 92	
do do de 4 chaloupiers	821 92	
J. Pugh, provisions	235 05	
J. Monahen, construction d'un réservoir	285 00	
J. Bowser, construction d'un hangar à chaloupes et réparations	1,794 54	
C. J. Campbell, bois de sciage	49 00	
E. J. Tobin et cie., provisions	63 23	
J. F. Phelan, lard, etc	151 70	
J. B. Conrod, échelles	2 50	
J. B. Campbell et cie., bœuf	17 25	
T. J. Bentley. rames	75 65	
J. Stairs, approvisionnement	79 72	
J. J. Scriven, pain	36 00	
Lordly et Stimpson, bœuf	40 00	
		4,473 48
Etablissement de sauvetage de l'île Scattarie.		
T. J. Bentley, rames	28 05	
J. Pugh, provisions	105 79	
M. F. Eager, médicaments	25 08	
		158 92
Goëlette "Ocean Traveller."		
Black frères et cie., 1 mois d'affrétement	300 00	
T. P. Jost, 1 mois de paie de l'équipage	222 00	
do à compte aux déboursés	150 00	
J. F. Phelan, lard	20 00	
J. McDaniel, bois	6 00	
P. Grant et cie., couvertes	10 30	
J. J. Scriven, pain	16 69	
J. Roddick, armoire-glacière	10 75	
Davis et cie., droit de bassin	14 00	
A. et H. Creighton, carte marine	1 25	
S. et W. Caldwell, toletières	2 00	
Lordly et Stimpson, provisions	141 17	
E. Bowes, glace	3 50	
Kent et Melvin, eau	1 92	
		899 58
Revêtement de l'Ile Amet.		
R. Purvis, surintendance de la construction	282 00	
D. A. Campbell, balance du contrat	314 00	
H. G. Bennett, surveillance	40 00	
		636 00

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Construction de phares.—Phare de la Pointe Tupper.		
G. H. Jost, plans et devis	14 00	
H. N. Paint, pour emplacement	150 00	
A. P. McNeill, construction de batiment, clôture, etc	488 50	
De Chezeau et Crow, lampes, etc	130 10	
		782 60
Service des phares et côtes.		
T. P. Jost, surintendant, 1 année de salaire	821 92	
do frais de route	294 96	
E. G. W. Greenwood, taxes de ville et de comté	99 20	
J. A. Bell, taxe de l'eau	17 50	
C. Annand, annonces	4 00	
A. Grant do	77 75	
H. Crosskill do	82 75	
Compton et Cie. do	70 50	
J. Barnes do	26 25	
R. Huntington do	22 50	
E. McDonald do	76 25	
T. H. Holmes do	4 00	
W. Bryden do	5 00	
J. Livingston do	14 57	
Willis et Davis do	4 09	
L. D. Vincent, huile kerosène	3,240 22	
Clark et Francis do	3,624 38	
J. Kaye do	65 79	
Insp.ction, jaugeage, etc., d'huile	236 00	
W. B. Fairbanks, loyer de quai et de hangar	550 00	
Davis et cie, do do	240 00	
Approv. de phare, frais de route, coton, savon, brosses, étoupe de coton	1,246 00	
Emballages, futailles	160 30	
Achat et fret de réflecteurs de verre	64 52	
do de cheminées et de mèches	704 14	
do de peinture, huile, etc	634 71	
J. et R. B. Seeton, fret de carreaux de vitre	23 74	
Cie. manufacturière de Starr, à compte sur réservoirs à huile	1,221 50	
Dépenses imprévues	112 18	
J. B. Oxley, prix d'achat de l'île Pomket	600 00	
G. H. Jost, plans, rivière aux Pommes, (nouveau phare)	14 00	
H. Kaulback, prix d'achat, enregist. d'un acte, etc., emp. du phare de Chester	67 15	
		14,425 87
Sifflet d'alarme de l'île aux Loups-marins.		
W. Smith, jun., plans et devis	49 00	
W. M. Sm th, frais de route	150 00	
G Fleming et fils, sifflet d'alarme	1,858 50	
H. W. Johnson, prime d'assurance sur ditto	19 55	
W. H. Tuck, rédaction d'actes	48 31	
Z. G. Gabel, divers	231 20	
J. K. Hanson, à compte sur contrat pour constructions	843 44	
		3,200 00
Stations de signaux.		
Dépenses de ce service pour l'année	....	1,469 75
Bouées et balises,		
J. Kendrick, pose, etc., de bouées, havre deBarrington	66 21	
D. Marchand do Arichat	198 47	
J. A. Fraser do batture de Carey	96 00	
W. McLean do havre de Shelburne	100 08	
J. Bouche do do d'Arichat	20 00	
C. Muggat do do de Sidney Nord	48 00	

DÉTAIL de la dépense du service des phares, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
J. Swain, pose, etc., de bouées, havre de Port la Tour	58 00	
G. S. Peart do do Guysboro'	20 00	
H. Peitch do do Canso	100 00	
R. McNeil do do Merigomish	20 00	
T. Johnson do do Ragged Islands	7 50	
L. Kavanagh do do batture de Nag	20 00	
H. G. Pineo, M.P.P., fourniture et pose de bouées, havre de Pugwash	200 00	
W. Symonds et cie., ancres et saumons de fonte à lester	83 55	
Black frères et cie., chaînes, etc	100 95	
S. et W. Caldwell, garnitures de bouées	72 44	
T. J. Bentley, espars-bouées	52 50	
D. Creamer, pierres d'amarrage	28 00	
J. Stairs, chaînes	75 14	
Droits de quaiage, etc	16 75	
		1,383 59
Etablissement de sauvetage de l'île de Sable.		
P. S. Dodd, 1 année de salaire	587 68	
do gages des chaloupiers pour l'année	2,069 50	
J. Pugh, approvisionnements	1,416 17	
Black frères et cie., articles de ferronnerie	66 78	
S. et W. Caldwell, crochets	12 00	
M. F. Eager, médicaments, graines, etc	74 70	
A. et W. MacKinley, papeterie	7 76	
W. Whital et cie., cuir, etc	5 12	
R. H. Cogswell, réparations d'une longue-vue	1 50	
W. Symonds et cie., tuyau de poêle	18 30	
J. S. Campbell, bateau insubmersible	112 00	
Lockhart et McLeod, patates, etc	48 59	
Fraser, peinture, etc., briques	24 75	
J. P. Mott, chandelles, etc	24 98	
B. Wier et cie., farine, etc	167 10	
J. S. Belcher, bardeaux	65 00	
C. et W. Anderson, savon, etc	17 55	
Kelly et Paul, articles de ferblanterie	7 65	
J. F. Phelan, provisions	332 28	
C. Smith, pension de Johnson (cultivateur)	16 25	
Woodhill et fils, bœuf	20 80	
J. Stairs, divers	29 83	
Banque de Montréal, lettre de change en faveur de Haws et cie., pour appareil à fusées	803 79	
Divers	13 08	
		5,943 16
Etablissement de sauvetage de l'île aux Loups-marins.		
T. C. Crowell, allocations pour le stationnement de chaloupes à cette île	120 00	
W. Kinney do do à l'île de Vase	20 00	
		140 00
		64366 50

B.—Relevé des dépenses du service des vapeurs *Druid* et *Lady Head*, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

	$ cts.	$ cts.
Vapeur "Druid."		
Feuille des salaires	7,823 59	
Provisions	2,094 60	
Charbon, etc	2,263 40	
Déboursés généraux	2,115 60	
Réparations	1,788 70	
Construction d'un hangar à charbon	195 49	
		16,281 38
Vapeur "Lady Head."		
Feuille des salaires	1,044 79	
Provisions	695 12	
Charbon, etc	187 50	
Déboursés généraux	1,946 72	
Réparations	145 82	
		4,019 95
		20,301 33

C.—Relevé des dépenses faites pour marins malades et blessés, pendant l'année expe 30 juin 1870.

	$ cts.	$ cts.
Hôpital provincial et de ville à Halifax	2,057 98	
do do au Port de Pugwash	35 63	
do do do Pictou	193 37	
do do do Cap Canso	137 80	
do do do Liverpool	12 25	
do do do Port la Tour	14 00	
do do do la Baie aux Vaches	384 07	
do do do Windsor	7 00	
do do do Cornwallis	142 67	
do do do Port Hood	127 25	
do do do Port Mulgrave	18 00	
do do do North Sidney	78 37	
do do do Digby	78 98	
do do do Arichat	66 60	
do do do Port Hawksbury	38 50	
do do do Port Medway	34 50	
do do do Shelburne	57 07	
do do do Parrsboro'	33 50	
do do do Annapolis	116 95	
do do do Pomket	311 50	
do do do Halifax	56 20	
		4,001 59

D.—RELEVÉ des dépenses du service des pêcheries, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

	$ cts.	$ cts.
Pêcheries.		
W. H. Roger salaire pour l'année	821 92	
do frais de route	700 00	
Frais de route de W. H. Venning, inspecteur des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick	300 00	
Salaires et déboursés des gardes-pêche et gardiens	8,172 86	
		9,994 78
Police de marine.		
Goëlette *Sweepstake*	1,650 27	
do *Ida E*	2,531 24	
Armement, uniformes, annonces, etc.	1,195 52	
		5,377 03
		15,371 81

ETAT GÉNÉRAL des recettes de la branche de la Nouvelle-Ecosse, du département de la marine et des pêcheries, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

		$ cts.	$ cts.
	Service des phares et des côtes.		
1869.			
Sept. 2..	Vente de futailles à huile	32 10	
Déc. 10..	do do	89 28	
" 29..	do do	6 75	
	Vente de provisions endommagées de l'établissement de l'île St. Paul	164 08	
	Vente d'effets sauvés à l'établissement de l'île de Sable	6 50	
			298 71
	Vapeur "Druid."		
Août 11..	Touage de navires désemparés	100 00	
Sept. 2..	Vente de bœuf endommagé	12 07	
			112 07
			410 78

APPENDICE No. 6.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES PHARES DE LA BRANCHE DU NOUVEAU-BRUNSWICK DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1870.

St. Jean, Nouveau-Brunswick,

29 novembre 1870.

Monsieur,—En présentant mon rapport pour l'année expirée le 30 juin 1870, sur les phares, bouées, balises, sifflets d'alarme et hôpitaux de marine placés sous ma surveillance dans la province du Nouveau-Brunswick, j'ai beaucoup de plaisir à dire que presque tous ces établissements sont à présent dans un état efficace, et que les personnes intéressées dans le commerce maritime sont très-satisfaites des améliorations et des additions nombreuses qu'ont reçues ces importants services dans le cours de l'année dernière.

Il a fallu faire une très-forte dépense pour réparer les dommages causés par le grand cas de marée du 4 octobre qui, commencé à 5 heures a. m., a été suivi, vers les 3 heures p. m., d'une grande tempête dont la violence a été croissant, jusqu'à 9 heures. Les effets désastreux de cet ouragan se sont fait sentir dans toute la province, et les phares de Quaco, du cap Enragé, la balise-lumière, les phares de l'île aux Perdrix, de la pointe Lapreau, de Head-Harbour, de St. André, de Swallow-Tail et de Gannet-Rock, ont tous plus ou moins gravement souffert. Les réparations qui ont été faites ont considérablement ajouté aux frais de cette branche de service.

PHARES.

MISCOU.

Les réparations faites à ce phare l'année dernière se sont élevées à vingt-six piastres trente centins ($26 30). Les bâtiments sont en bon ordre et la lumière a très-bien fonctionné pendant la saison dernière. Il faudra peu de dépense à cette station l'année prochaine en sus des frais ordinaires, à moins que ce ne soit pour des causes imprévues.

ESCUMÉNAC.

En septembre, la vieille lanterne avec son appareil a été enlevée et une lumière dioptrique de troisième ordre, système français (égalant la lumière de second ordre du système anglais), a été installée à sa place.

Pendant qu'on opérait cette amélioration, j'ai établi une lumière temporaire qui a très-bien répondu à son objet, et il n'y a pas eu d'accidents pendant cet intervalle. Avant de commencer le changement, il en a été donné avis, par circulaires imprimées et par annonces insérées dans les journaux les plus répandus, aux marins, aux principaux propriétaires de navires et à toutes les douanes. La tour a été peinte et quelques réparations nécessaires ont été faites à la maison du gardien. Les réparations et changements, sans comprendre l'appareil d'éclairage, se sont élevés à la somme de $1,330 54. Cette station, l'une des plus importantes du golfe St. Laurent, est maintenant en bon ordre, et la lumière s'aperçoit distinctement à une distance de vingt-cinq milles.

Avec ce qui restait de bon de la vieille lanterne, j'en ai fait faire une pour le phare de l'île du Portage, qui suffira aux besoins de cet endroit pendant plusieurs années.

ILE DU PORTAGE.

Une petite tour à feu (carrée) a été construite sur cette île, à l'embouchure de la rivière Miramichi, dans les mois de septembre et d'octobre derniers. La lumière a été allumée pour la première fois le 6 octobre.

Avec les meilleures parties de la vieille lanterne d'Escuménac j'ai fait faire une lanterne, que j'ai placée sur cette tour, avec quatre des lampes et réflecteurs et le support de la lanterne d'Escuménac. Cette lumière est petite, mais brillante, et ajoute beaucoup à la sûreté de la navigation de la rivière. L'édifice terminé coûtera $604 40.

Conformément aux instructions du département, j'ai placé George Davidson à la garde de cette station. La lumière a été allumée pour la première fois le 6 octobre dernier. Il faudrait au gardien une maison d'habitation, qui pourrait être construite pour environ $300 ; il n'a actuellement pour s'abriter qu'une espèce d'appentis insuffisant dans les temps froids.

Comme il n'a pas encore été passé de titre de l'emplacement, je recommande qu'on fasse l'acquisition de deux acres au moins, avec droit de débarquement, afin qu'on ne soit pas dans le cas d'avoir des difficultés avec les locataires de l'île.

RICHIBOUCTOU.

La minime somme de $4.34 seulement a été dépensée à cette station pour réparations pendant l'année dernière, et tout y est maintenant en parfait ordre.

Cette lumière serait grandement améliorée si l'on substituait une puissante lampe à mèche circulaire à la petite lampe à mèche plate dont on se sert actuellement et qui ne consume en moyenne qu'une seule chopine d'huile par nuit. On n'a pas envoyé d'huile à cette station depuis quatre ans. Il reste encore près de deux barils de l'ancienne huile, qui s'est détériorée et n'est plus propre à servir. Un petit approvisionnement d'huile devra être expédié à cette station, et j'expédierai ce qui reste de l'ancienne à l'agent de St. Jean.

CAP JOURIMAIN.

L'année dernière, il a été construit un phare et une maison de gardien à cette station. Ces travaux, à l'exception de l'appareil d'éclairage, ont été terminés en décembre. Suivant les instructions que j'ai reçues du département, j'ai chargé Lewis Wells de la garde des bâtiments pendant l'hiver. En avril, j'ai fait faire une petite lanterne à trois lampes, qui a été mise en activité le 15 mai, jour auquel John Bent a été nommé gardien. Le 3 juin, je reçus avis que l'appareil d'éclairage était arrivé à la Pointe du Chêne. J'allai de suite l'installer et le 7 tout était terminé. Depuis cette date il a été régulièrement allumé.

J'ai eu beaucoup de trouble pour conclure avec les propriétaires du terrain l'achat de l'emplacement et du droit de passage pour s'y rendre, mais j'ai réussi à les acquérir moyennant la somme de $200, qui devra leur être payée aussitôt que possible, afin qu'on passe acte de suite. Il faudra faire une petite dépense pour établir un débarcadère et creuser un puits : il n'y a pas d'accès facile pour débarquer les approvisionnements et l'eau douce manque dans le voisinage des bâtiments. Soixante et dix piastres ($70) suffiraient, je pense, pour ces deux objets.

Cette lumière était très-nécessaire pour les vapeurs et les bâtiments à voiles qui passent dans le détroit de Northumberland, et comme elle est située presque vis-à-vis de la lumière du cap Traverse, sur l'île du Prince-Edouard, et que la distance entre ces deux lumières n'est que de onze milles, les navigateurs ne peuvent éprouver de difficultés, du moins pour ce qui est des signes de reconnaissance. Cette lumière est visible dans toutes les directions à une distance d'au moins douze milles. Le salaire de Lewis Wells, chargé de la garde des bâtiments jusqu'à la nomination de John Bent comme gardien, a été de vingt piastres ($20) par mois.

ILE AUX MEULES.

Il n'a été dépensé que neuf piastres en réparations à cette station pendant l'année dernière. Tout y est en bon ordre, à l'exception des réflecteurs, qui ont besoin d'être argentés à neuf, ce qui va être fait pendant la saison. A moins d'accident, il n'y aura guère à faire ici que les dépenses ordinaires d'entretien la saison prochaine.

CAP ENRAGÉ.

On a placé dans la nouvelle tour un appareil d'éclairage dioptrique de quatrième ordre, qui a été allumé pour la première fois le 16 novembre.

La construction, les arrangements intérieurs de la tour, et l'appareil d'éclairage ont coûté $1,758 40. Les dommages causés par le grand coup de mer ont coûté $130 75 de réparations.

J'ai fait transporter à St. Jean la vieille lanterne et l'appareil d'éclairage, et j'ai aussi fait réparer temporairement le bâtiment, qui aura besoin d'une restauration complète pour que le gardien puisse l'habiter. Ces réparations coûteront à peu près $300. La nouvelle lumière donne satisfaction à tous les marins des côtes de la Baie de Fundy, et l'établissement n'aura besoin que de la somme nécessaire pour la réparation de la tour d'ici à longtemps. La lumière a été aperçue à une distance de quinze milles. Elle a été mise en activité le 16 novembre dernier.

QUACO.

Le grand coup de mer a fait des dégâts à cette station. Les réparations ont coûté $289 38. Le rocher sur lequel la tour est assise est d'un grès tendre qui se ronge rapidement, de sorte qu'il faudra bientôt transporter la tour sur la terre ferme.

Les réflecteurs sont usés et il faudra les argenter à neuf ; ce que je ferai faire aussitôt que possible. Il y a nécessité d'améliorer cette lumière, qui est importante, car elle sert à signaler aux navires les dangereux rescifs de Quaco, qui sont en face, ainsi que l'entrée du havre de Quaco.

ILE AUX PERDRIX.

L'échafaud servant de debarcadère à cette station a été emporté par le grand coup de mer du 4 octobre, le clocher a été renversé, et tous les bâtiments plus ou moins endommagés par la tempête ; les réparations ont coûté $438 37. J'ai fait reconstruire de suite cet échafaud, qui est aussi solide que possible ; mais, vu la situation exposée de l'endroit, il y a grand besoin d'un quai, car l'accident arrivé à l'échafaud pourrait bien se répéter par les prochains gros vents de sud-est. J'insiste donc sur la nécessité de faire construire ici un quai ou une jetée, d'où les personnes qui sont sur l'île puissent lancer une chaloupe à l'eau par tous les temps, de sorte que dans le cas où un navire ferait côte, elles soient en état de porter secours, ce qu'elles ne peuvent faire dans l'état de choses actuel.

Tous les réflecteurs ont été argentés à neuf ou polis. Quatre réflecteurs d'une qualité supérieure, qui étaient en réserve, ont été substitués à quatre autres (du côté du large) ; les bâtiments ont été peints et les réparations nécessaires effectuées. Je constate avec plaisir que cette lumière est la meilleure de cet ordre dans la province.

BALISE-LUMIÈRE.

Avant le grand coup de mer du 4 octobre, la somme dépensée pour réparations à cette station s'élevait à $31 20, et tout y était en bon ordre, mais cette nuit-là, la mer a assailli le phare, a enlevé les bardeaux et les planches de l'étage inférieur, laissant assis sur la charpente nue l'étage supérieur avec la lanterne, a emporté le garde-corps, les gradins, la chaloupe, arraché une partie des pièces de bois du revêtement et entraîné une grande partie du lest. Le gardien a dû se réfugier dans la lanterne, où il est resté jusqu'à ce qu'on ait été l'en retirer le lendemain. On n'a pas pu le faire consentir à reprendre sa charge, et il a fallu engager un autre gardien. La nuit suivante, la lumière a paru comme à l'ordinaire.

Comme cette lumière est très-importante, quoique les réparations à faire fussent dispendieuses, il était impossible de demander des soumissions, car il fallait agir de suite. En perdant du temps, on se serait exposé a une bien plus grande dépense, vu la condition périlleuse dans laquelle se trouvait la construction. MM. Clark et Stackhouse, de Carleton, ont été envoyés sur-le-champ exécuter les travaux, et les ont terminés d'une manière très-satisfaisante et dans un bref délai, pour la somme de $898 32. Cette station est actuellement en bon ordre, mais il faudra élever le massif de la tour d'au moins six pieds, car dans les gros vents de sud-est, la mer pousse avec violence ses vagues par-dessus le massif à marée haute, et depuis le grand coup de mer, la chaloupe du gardien a été deux fois entraînée par les eaux.

Il faudrait environ huit cents piastres pour faire ce changement, qui est nécessaire pour la sûreté du poste. Le 12 octobre, Elijah Ross a été mis en charge comme gardien.

HEAD HARBOUR.

Cette station, comme les autres, a grandement souffert de la tempête du 4 octobre, et ce n'est qu'à une époque avancée de la saison que les réparations nécessaires ont pu être faites. Elles ont coûté $252 68. La station est dans un état satisfaisant, et il suffira d'une bien petite somme pour les réparations d'entretien de l'année prochaine, s'il ne survient pas d'accidents.

ST. ANDRÉ.

La tempête du 4 octobre a fait de grands dégâts à cette station. Partie du massif sur lequel reposent la tour et la maison du gardien, a été balayée presque à la hauteur des sablières. J'ai pris sans retard des arrangements pour faire réparer les dommages. Les réparations ont été exécutées sans perte de temps, et ont coûté $302 62.

J'ai fait argenter à neuf les réflecteurs, et placer quatre nouvelles lampes dans la lanterne, ce qui a notablement amélioré cette lumière. Cette station est actuellement en bon ordre de fonctionnement.

POINTE LAPREAU.

Au commencement de la saison, j'ai fait peinturer la tour et la maison d'habitation, poser de nouvelles vitres aux fenêtres, exécuter les réparations nécessaires moyennant une somme de $204 99. Ici, le grand coup de mer a fait peu de mal, à l'exception de la perte éprouvée par le gardien, dont les clôtures ont été renversées et les dépendances un peu endommagées.

Les réflecteurs ont été argentés à neuf. Tout est maintenant dans le meilleur ordre, et il faudra peu de frais d'entretien pour l'année prochaine.

SWALLOW-TAIL.

Avant le grand coup de mer du 4 octobre, on considérait que cette station était en très-bon ordre, mais cette tempête a fait de tristes ravages, et a endommagé considérablement la tour et la maison du gardien ; la chaloupe a été brisée, et le débarcadère en grande partie démoli.

J'ai fait commencer et terminer les réparations sans perdre de temps. La maison du gardien, se trouvant sur une partie très-exposée de l'île, a été tellement ébranlée qu'il a fallu consolider le toit au moyen de deux chaînes fixée au roc de chaque côté de la maison. Les réparations et une chaloupe neuve ont coûté $445 17. Il faudra renouveler la fondation en pierre de la tour l'année prochaine, et comme la pierre est rare dans les environs, cet ouvrage s'élèvera probablement à la somme de cent cinquante piastres ($150.) A part la fondation, tout le reste est en parfait ordre.

GANNET-ROCK.

La tempête s'est fait sentir fortement à cette station, et si le vent n'avait pas changé au fort de l'ouragan, les bâtiments auraient été entièrement balayés. Je me suis hâté de faire faire les réparations, qui se sont élevées à deux cent soixante et trois piastres, douze cents ($263 12.) L'appareil d'éclairage, du système holophotal, de quatrième ordre, est presque semblable à celui de Richibouctou, et, comme ce dernier, n'a qu'une seule lampe à mèche plate. On devrait avoir pour ce phare, comme j'ai recommandé de le faire pour celui de Richibouctou, une puissante lampe à mèche circulaire ; cela améliorerait de beaucoup cette importante lumière, et ne coûterait que peu de chose. Tout est dans le meilleur ordre possible à ce poste. La dépense sera minime l'année prochaine, s'il n'arrive point d'accidents.

MACHIAS-SEAL-ISLAND.

En conformité des instructions du département des travaux publics, j'ai demandé par annonces, le 15 juin 1869, des soumissions pour la construction d'une nouvelle tour destinée à remplacer l'une des deux vieilles, qui sont toutes deux en très-mauvais état. L'adjudication a été faite à MM. Clark et Stackhouse, de Carleton, St. Jean, qui ont accompli les travaux d'une manière très-satisfaisante dans le temps stipulé. La lumière a été mise en activité le 6 novembre.

L'appareil d'éclairage installé sur la nouvelle tour, est de troisième ordre, système diaptrique ou lenticulaire français (égalant l'appareil de 2e ordre du système anglais), et il s'aperçoit distinctement à une distance de vingt-cinq milles. Le coût total du bâtiment, des réparations de l'appareil, du transport, etc., sans compter le prix primitif de l'appareil, s'est élevé à trois mille deux cent quatre-vingt-neuf piastres, quatre-vingt-quatorze cents ($3,289 94). Pendant que les ouvriers étaient sur l'île, j'ai fait terminer les réparations nécessaires à la maison du gardien, dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière. Elles ont donné lieu à une dépense de quatre cent trente-trois piastres ($433.) Une petite partie de cette somme a été employée sur la vieille tour, qui est en très-mauvais état, et qui devrait être remplacée par une autre de la même hauteur que la tour neuve. Comme la nouvelle lumière est plus élevée que l'ancienne, et qu'elle est beaucoup plus puissante, elle s'aperçoit aussi beaucoup plus tôt, de sorte que les navires entrant dans la baie, à moins de bien connaître où ils se trouvent, sont exposés à prendre ce feu unique, sur lequel ils guident d'abord leur course, pour la lumière américaine de West Quoddy, qui est du même ordre. Les deux lumières ont été maintenues exactement dans la même direction que ci-devant, mais on a diminué la distance qui les sépare de deux cents pieds, qu'elle était, à cent soixante et dix pieds. La tempête d'octobre a fait peu de dommages, si ce n'est aux clôtures et à quelques petites constructions du gardien, qui ont été renversées.

J'ai envoyé à St. Jean la lanterne, les lampes et les réflecteurs de la vieille tour qui a été

démolie. Le tout était de peu de valeur et complètement usé. J'ai soigneusement fait mettre en tas ce qui restait de bon du bois de la tour, ce bois pouvant servir à quelque chose plus tard.

PETITS PHARES.

Il y en a six sur la rivière St. Jean, deux à l'île Shédiac, et huit sur la rivière Miramichi. Ils sont sous la surveillance de onze gardiens, dont les salaires varient de quatre-vingts ($80) à deux cents piastres ($200) par année, suivant les lieux où sont situés ces phares, qui ont pour objet la navigation des havres et rivières. Ils sont d'un grand service à toutes les classes de bâtiments qui naviguent de nuit sur ces rivières, et servent d'amarques sûres pendant le jour. Ces phares sont tous en bon ordre, et il n'a été fait qu'une très-petite dépense pour leur entretien pendant la saison.

SIGNAUX D'ALARME A VAPEUR.

ILE AUX PERDRIX.

On s'est procuré pour cette station une petite machine à vapeur, moyennant la somme de cent piastres ($100) pour haler et scier le bois. La distance du débarcadère au hangar où l'on dépose la machine et le bois est de mille cinquante-six pieds, formant une côte raide sur laquelle est établie une voie à lisses de bois. Ces améliorations ont beaucoup contribué à l'efficacité de cette station. Le 2 septembre, les puits qui alimentaient la machine à vapeur, se sont desséchés, et on n'a pu avoir d'eau douce sur l'île pour cet objet avant le commencement d'octobre, bien qu'on eût creusé un autre puits à une très-grande profondeur. Pendant cet intervalle, une somme de deux cents dix-neuf piastres et trente-huit cents ($219 38) a été payée à des travailleurs pour porter de l'eau salée à l'extrémité de la voie à lisses de bois ; cette eau était halée, par la machine à vapeur qui, dans cette circonstance seule, a épargné plus qu'elle n'a coûté. Depuis octobre la station a eu ample provision d'eau.

La tempête d'octobre a fait de grands dommages aux bâtiments, et le clocher a été renversé. Les réparations ont été faites avec toute la diligence possible, moyennant la somme de deux cents piastres quatre-vingt-dix-sept cents (200 97.) Il a été dépensé quinze piastres trente et un cents pour réparations à la machine. La station est aujourd'hui en bon ordre.

POINTE LAPREAU.

Les nouvelles constructions étaient presque terminées, lorsqu'elles ont été fortement endommagées par la tempête, qui a aussi détruit le puits. Des mesures ont été prises sans délai pour tout remettre en ordre. Ces réparations se sont montées à la somme de deux cent neuf piastres sept cents ($209 07.) Il a été nécessaire d'avoir une forge portative pour faire des réparations aux ouvrages en fer, etc., la station se trouvant à une grande distance de toute boutique de forgeron. Cette forge a coûté cinquante-deux piastres ($52 00).

Le 31 mars, John Christie s'est démis de sa charge, et J. H. Crosby a été nommé à sa place. Cette station est d'un grand service aux marins ; les pilotes parlent très-hautement de son utilité en ce qu'elle permet aux navires qui naviguent dans la baie de Fundy de reconnaître la position exacte où ils se trouvent.

ETABLISSEMENTS DE SIGNAUX.

ILE AUX PERDRIX.

Le 30 juin 1869, J. H. C. Gray a été déchargé du soin de cette station, et le service a depuis été exécuté par le mécanicien du signal d'alarme et son aide, qui ont eu tout le temps de l'accomplir. Une économie de trois cents piastres ($300) par année a ainsi été effectuée.

LUMIÈRES DE LA POINTE REED.

A l'encoignure des rues Prince William et St. James, la municipalité de la ville a placé, il y a une vingtaine d'années, un poteau de fer surmonté de trois lanternes à gaz, et a conclu avec le gouvernement provincial un arrangement, par lequel celui-ci devait payer les deux tiers du gaz, et la ville l'autre tiers. Ces lanternes font voir une lumière rouge brillante du côté de la mer, et sont régulièrement allumées et très-utiles aux navires qui entrent dans le port pendant la nuit. L'entretien, l'année dernière, a été de soixante piastres ($60.)

La tour à feu et l'habitation du gardien de l'île Caraquette, baie des Chaleurs, dont la construction a été donnée par contrat à Daly et Carter, de Miramichi, le 16 avril dernier, progressent aussi vite que possible, et seront terminées au temps convenu.

BOUÉES ET BALISES.

CAMPBELLTON.

Les réparations et l'entretien à ce port, l'année dernière, se sont montées à soixante et douze piastres ($72 00.) Les bouées sont toutes en bon ordre.

DALHOUSIE.

Les bouées à ce port sont toutes en bon ordre. L'entretien, l'année dernière, a été de quatre-vingt-une piastres cinquante-cinq cents ($81 55.) Il pourra être nécessaire de poser de nouvelles bouées la saison prochaine, vu que le mouvement de ce port va en augmentant

BATHURST.

La somme dépensée l'année dernière en réparations et frais d'entretien a été de deux cent dix-huit piastres trente-deux cents ($218 32.) Les bouées ont été bien placées et bien surveillées, et elles sont toutes en bon ordre.

CARAQUETTE.

Il a été dépensé ici cent quinze piastres quatre-vingt-quatorze cents (115 94.) Le port est suffisamment pourvu de bouées ; tout est en bon ordre.

SHIPPEGAN.

Les réparations et les frais d'entretien se sont élevés pour ce port à deux cent vingt-quatre piastres cinquante-trois cents ($224 53.) Le surveillant fait rapport que tout est en bon ordre.

MIRAMICHI.

Les dépenses de ce port ont été considérablement réduites et le service se fait en même temps avec efficacité. La dépense de l'année dernière s'est élevée à huit cent quatre-vingt-quatre piastres quarante-sept cents (884 47). Plusieurs bouées sont vermoulues et il en faudra au moins deux neuves pour la saison prochaine.

RICHIBOUCTOU.

Le service de ce port a été fait avec efficacité la saison dernière et a coûté cent quatre-vingt-six piastres quatre-vingt-onze cents ($186 91).

BOUCTOUCHE.

La dépense de ce port est très-minime ; il n'a fallu que trente-huit piastres ($38) pour l'année dernière.

COCAGNE.

La petite somme de vingt-piastres ($20) a suffi pour maintenir les bouées de ce port en bon état, l'année dernière.

SHEDIAC.

Il faudrait pour ce port une autre petite bouée de fer, qui coûterait une centaine de piastres, et servirait à remplacer la vieille bouée de bois en baril, qui est fort détériorée. Le service de ce port, l'année dernière, a coûté cent quatre-ving-dix piastres quatre-vingt-quatorze cents ($190 94).

BAIE VERTE.

On a fait faire des bouées l'année dernière qui ont coûté, y compris la mise en place, le peinturage, les pierres d'ancrage, etc., cinquante-sept piastres vingt cents ($57 20).

BOUÉE A CLOCHE, HAVRE DE ST. JEAN.

Cette bouée a été remise en place le 17 juin 1869. Elle a été peinturée et munie d'une chaîne à organeau. La plus grande partie de la dépense faite, à ce port, qui s'élève à neuf cent cinquante-deux piastres soixante et quinze cents ($952 75) appartient à l'exercice de l'année précédente. Pendant toutes les tempêtes de l'automne et de l'hiver derniers, les bouées ont tenu bon et ont été d'un grand service.

ST. ANDRÉ.

Les frais de réparation et d'entretien à ce port ont formé une somme de cent soixante et dix-huit piastres soixante et neuf cents ($178 69).

ST. GEORGE.

La dépense à ce port pour l'année s'est élevée à trois cent vingt-huit piastres quatre-vingt-dix cents ($328 90).

ST. ETIENNE.

Une somme de cent treize piastres quatorze cents ($113 14) a été dépensée à ce port pour réparations et entretien.

Ces trois derniers ports sont administrés par des commissaires. Le détail de la dépense m'a été communiqué par l'agent de St. Jean. Tout est dans une condition satisfaisante.

HOPITAUX DE MARINE.

MIRAMICHI.

Les réparations, l'assurance, les gages et l'entretien de cet établissement se sont élevés, l'année dernière, à la somme de huit cent cinquante-neuf piastres soixante et dix-huit cents ($859 78). Tout est en bon ordre.

BATHURST.

L'année dernière, l'entretien, les réparations et l'assurance de l'établissement ont coûté quatre cent six piastres un cent ($406 01), Il est actuellement en bon ordre et a été bien et proprement tenu.

KINGSTON.

La somme de six cent quatre-vingt-treize piastres vingt-neuf cents ($693 29) a été payée l'année dernière pour l'entretien, les réparations et l'assurance de cet hôpital. Il a été complètement réparé et est maintenant en bon état.

H. H. Wilson a été nommé médecin de l'hôpital le 1er juillet, à la place de J. W. Doherty, le ci-devant médecin. L'infirmière, Hannah McNeil, est âgée et incapable de gagner autre chose que son salaire à l'hopital, qui est seulement d'une piastre et demie par semaine. Cette rémunération n'est pas suffisante, à mon avis, pour les services qu'elle rend. J'appelle donc particulièrement votre attention sur son cas, et je suis certain que personne n'objectera à ce qu'elle reçoive une petite augmentation de salaire. Il est essentiel, pour la bonne administration de ces hôpitaux, qu'il soit adopté un règlement uniforme d'après lequel on puisse, quand on le voudra, connaître les opérations de ces différentes institutions. Comme il n'existe rien de la sorte maintenant, on ne peut obtenir les renseignements qu'on veut avoir. Je crois que le système qui a été adopté pour l'hôpital Kent, à St. Jean, est bon, et je recommande fortement d'en faire l'application à tous les autres hôpitaux de marine de la province.

OBSERVATIONS.

ST. JEAN.

La somme de sept cent cinquante piastres ($750) a été dépensée, l'année dernière, pour entretien, achat d'un mécanisme et agrandissement du local. Il faudra une autre somme de trois cents piastres (300) pour terminer le cabinet d'observation, faire une clôture et niveler les terrains.

M. George Hutcheson prendra la direction de cet établissement, le premier de mars prochain.

REMARQUES GENÉRALES.

J'ai trouvé à tous les phares de la province les gardiens attentifs à leurs devoirs et empressés à exécuter mes recommandations ; et je rapporte avec plaisir que partout le service est bien fait.

Un phare est nécessaire sur le Cap Spencer, pointe de terre élevée, qui est située à 9 milles environ de Saint-Jean, dans la Baie de Fundy. Un feu à éclats ou tournant, d'ordre moyen, y rendrait de grands services aux navires qui naviguent dans la baie, comme aux deux lignes de steamers qui font le service entre ce port et ceux de la Nouvelle-Ecosse. Il faudrait aussi un puissant phare à feu tournant ou à éclats. sur l'île méridionale du groupe d'îles de Wolve, Baie de Fundy. En consultant le rapport annuel des commissaires des phares du Nouveau-Brunswick, pour l'année 1854, je vois qu'on y recommandait d'installer une lumière sur cette île, et que le commandant Shortland fut prié de s'assurer de l'utilité d'une tour à feu placée sur le point le plus avantageux ; depuis cette époque, cependant, les choses en sont restées là. Je suis convaincu qu'un phare à cet endroit serait extrêmement utile.

Presque à chaque établissement on s'est plaint de la qualité de l'huile fournie pour la consommation de l'année dernière ; au dire des gardiens, elle n'est pas aussi bonne qu'elle devrait l'être, et il leur est impossible d'entretenir une lumière régulière, parce qu'après avoir brûlé pendant un temps court, les mèches charbonnent, et que les lampes fument et ternissent les cheminées et les réflecteurs. Il est probable que ces inconvénients proviennent de la construction défectueuse des lampes.

Les caisses de tôle galvanisée fournies par le département, seront fort économiques : les gardiens pourront maintenant vider les futailles d'huile (qui sont souvent endommagées et sujettes au coulage par suite des transports et des manipulations,) aussitôt après les avoir reçues à leurs établissements.

Partout où la chose était praticable, j'ai surveillé les réparations, les améliorations, ou les constructions nouvelles, et j'ai la certitude qu'on a usé d'épargne autant que possible dans les dépenses de l'année dernière. C'est avec un sentiment de satisfaction que je porte témoignage de l'excellente condition générale des différents services sur lesquels s'étend mon inspection.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

(Signé,) JOHN HARLEY,

Inspecteur des phares, bouées, balises, etc., du Nouveau-Brunswick.

A l'honorable P. Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ETAT des dépenses du service des phares et des côtes du Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
	NOUVEAU-BRUNSWICK.				
	Salaires des gardiens de phares, réparations et approvisionnements.				
J. E. Earle	Trois mois de salaire comme gardien de phare, havre de St. Jean	$100 00			
E. Ross	Neuf mois de salaire comme gardien de phare, havre de St. Jean	300 00			
			400 00		
	Réparations et approvisionnements do		1035 97		
J. Coughlan	Une année de salaire comme gardien, Pointe-aux-Chênes, phare de Miramichi, expirée le 30 juin 1870	100 00			
P. Morrison	Deux mois de salaire comme gardien, Pointe-aux-Chênes, phare de Miramichi	16 67			
C. Theal	Dix mois de salaire comme gardien, P.-aux-Chênes, phare de Miramichi	73 33			
			190 00		
	Réparations et approvisionnements do		142 39		
Thos. Lewis	Neuf mois de salaire comme gardien, phare de Preston's Beach		75 00		
	Réparations et approvisionnements do		59 97		
Geo. Rogers	Une année de salaire comme gardien, phare de l'Ile au Renard, expirée le 30 juin 1870		200 00		
	Réparations et approvisionnements do		22 15		
A. Grant	Deux mois de salaire comme gardien, phare de Grant's-Beach	16 67			
F. Russell	Six mois de salaire comme gardien, phare de Grant's-Beach	50 00			
			66 67		
	Réparations et approvisionnements do		1 04		
J. N. Williams	Dix mois de salaire comme gardien, phare de Green-Head		73 33		
	Réparations et approvisionnements do		25 81		
E. Buzza	Dix mois de salaire comme gardien, phare de No-Man's-Friend		73 33		
	Réparations et approvisionnements do		23 45		
J. R. Hazen	Dix mois de salaire comme gardien, phare de la batture d'Oromocto		73 33		
	Réparations et approvisionnements do		27 63		
J. D. Wilmot	Dix mois de salaire comme gardien, phare de Wilmot's Bluff		73 33		
	Réparations et approvisionnements do		135 37		
L. Wells	Quatre mois et demi de salaire comme gardien, phare du Cap Jourimain		98 00		
	Réparations et approvisionnements do		208 59		
J. Henneberry	Une année de salaire comme gardien, phare du Cap Enragé, expirée le 30 juin 1870		400 00		
	Réparations et approvisionnements do		1,976 50		

W. Hay	Une année de salaire comme gardien, phare d'Escuménac, expirée le 30 juin 1870	460 00		
	Réparations et approvisionnements do	1,410 30		
W. B. McLaughlin	Une année de salaire comme gardien, phare de Gannet-Rock, expirée le 30 juin 1870	840 00		
	Réparations et approvisionnements do	1,032 82		
Jas. Clarke	Une année de salaire comme gardien, phare de l'Ile des Meules, expirée le 30 juin 1870	400 00		
	Réparations et approvisionnements do	136 77		
J. R. Snell	Une année de salaire comme gardien, phare de Head-Harbor, expirée le 30 juin 1870	400 00		
	Réparations et approvisionnements do	541 31		
J. Russell	Trois mois de salaire comme gardien, phare de Miramichi	25 00		
	Réparations et approvisionnements do	49 13		
J. Conley	Une année de salaire comme gardien, phare de l'Ile Machias-Seal, expirée le 30 juin 1870	664 00		
	Réparations et approvisionnements do	977 72		
Geo. McConnell	Une année de salaire comme gardien, phare de Miscou, expirée le 30 juin 1870	500 00		
	Réparations et approvisionnements do	108 56		
Geo. Thomas	Une année de salaire comme gardien, phare de la Pointe Lapreau, expirée le 30 juin 1870	400 00		
	Réparations et approvisionnements do	529 17		
A. Reed	Une année de salaire comme gardien, phare de l'Ile aux Perdrix, expirée le 30 juin 1870	400 00		
	Réparations et approvisionnements do	927 77		
59 Geo. Davidson	Neuf mois de salaire comme gardien, phare de l'Ile du Portage	150 00		
	Réparations et approvisionnements do	270 32		
Wm. Love	Une année de salaire comme gardien, phare de Quaco, expirée le 30 juin 1870	400 00		
	Réparations et approvisionnements do	455 13		
F. Richards	Une année de salaire comme gardien, phare de Richibouctou, expirée le 30 juin 1870	160 00		
	Réparations et approvisionnements do	9 64		
J. Caulfield	Dix mois de salaire comme gardien, phare de la Pointe de Sable	73 33		
	Réparations et approvisionnements do	23 73		
H. Hendrickson	Une année de salaire comme gardien, phare de l'Ile Shédiac, expirée le 30 juin 1870	200 00		
	Réparations et approvisionnements do	18 01		
G. A. Pendlebury	Une année de salaire comme gardien, phare de St. André, exp. le 30 juin 1870	300 00		
	Réparations et approvisionnements do	508 77		
John Kent	Une année de salaire comme gardien, phare de Swallow-Tail, expirée le 30 juin 1870	400 00		
	Réparations et approvisionnements do	1,034 05		
G. W. Smith	Feu de port à la Pointe Reed, port de St. Jean	90 00		
Do	Réparations et approvisionnements au phare Caraquette	22 00		
John Harley	Une année de salaire comme inspecteur des phares, jusqu'au 30 juin 1870	1,200 00		
G. W. Smith	Dépenses pour fournitures de bureau, essais d'huile, salaires de messagers, etc.	326 79		
			....	20,826 18
	Total des salaires et réparations	....	....	20,826 18

ETAT des dépenses du service des phares et côtes du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Bouées et Balises.			
L. D. Vincent	117 gallons d'huile	17 10		
A. McEachren	Ouvrage à des bouées	44 00		
J. Harley	Menus articles	2 10		
Steamer *R. Castle*	Fret de deux lanternes	1 70		
Cie. du chemin de fer E. et N. A.	do do	0 60		
A. D. Shirreff	Treuils etc.	54 05		
P. Mitchell	Fer, etc.	15 71		
H. Phinney	Réparation de lampes	39 50		
O. Thibodeau	Soin des bouées, Nignac-Gully	15 00		
M. M. Sargeant	Ouvrage à des bouées	23 94		
J. Harvey	do do	6 00		
J. Shirreff	Huile	2 60		
Daley et Carter	Balance de comptes, Preston's-Beach	170 00		
A. McEachern	Enlèvement de bouées	160 00		
A. Russell	Sauvetage d'une bouée	5 00		
M. Preston	Une année de loyer	20 00		
C. Potter	Vitres, etc.	8 75		
W. McBeath	Fret de chaîne, huile, etc.	12 40		
Cie. du chemin de fer E. et N. A.	do blanc de céruse à Shédiac	1 17		
Do	do chaîne do	1 56		
A. McEachern	Replacement d'une bouée	4 00		
Henry Kelly	Réparations	10 00		
J. Curry	Deux pierres à bouées	8 00		
J. Mathews	Réparations	10 00		
M. Martin	Replacement de bouées	192 00		
J. F. Kaguel	Peinturage de bouées	12 50		
J. Harley	Emmagasinage	20 00		
A. McEachern	Pose de bouées	10 00		
J. Walker	Huile, etc.	42 60		
			910 28	
	Caraquette.			
L. D. Vincent	Huile pour lumière	26 32		
R. Young	Réparations	115 94		
			142 26	

	Richibouctou.		
J. Foster, sen.	Ouvrage à des bouées	82 00	
J. Foster, jun.	do	42 00	
F. Gallant	do	8 00	
M. Fitzpatrick	do de forgeron	2 90	
J. B. Foster	Commission sur paiements	13 50	
J. Walker	Huile, etc	38 51	
			186 91
	Shédiac.		
J. A. Munroe	Plans et devis	8 00	
P. White	Service des bouées	56 50	
E. J. Smith	Huile, etc	3 13	
G. Donnelly	Peinturage d'un phare, etc	15 00	
A. Davidson	Fournitures pour bouées	12 13	
Do	Service des bouées	40 00	
R. Davidson	Coton	1 08	
Do	Pose de bouées, etc	64 18	
			200 02
	St. George.		
G. Hellins	Pose de bouées	35 00	
C. Grearson	do et forage de roches	26 00	
A. Campbell	Chaîne, etc., et pose de bouées	32 00	
J. Connelly	Pose de bouées	20 00	
J. Campbell	Commission de 10% sur $299	29 90	
G. Hellins	Pour enlever des bouées	24 00	
C. Grearsons	do	12 00	
W. McLeod	do	10 00	
A. Campbell	do	10 00	
J. Connelly	do	14 00	
J. Campbell	Pose de bouées	116 00	
			328 90
	Bathurst.		
P. & F. Arche	Pose de bouées, etc.	36 00	
Ferguson, Rankin et Cie	Fournitures	12 00	
W. Napier	Rédaction d'un contrat	1 50	
J. Ferguson	Commission	4 98	
P. Arche	Chaîne, etc.	35 00	
J. Ferguson	Réparations, etc	31 94	
Do	Commission de 10% sur $66 94	6 69	
Do	Pose des bouées, etc	90 21	
			218 32

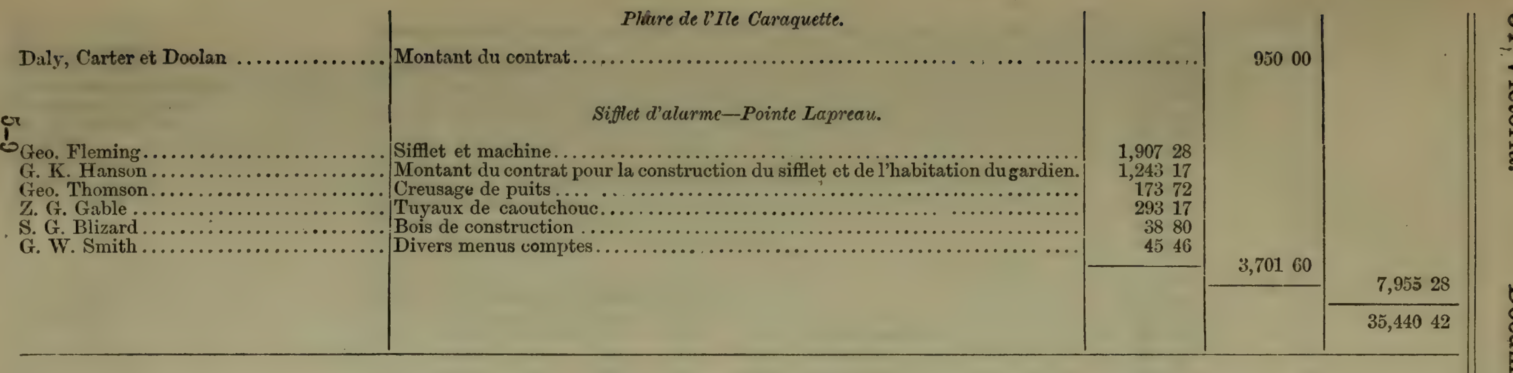
ETAT des dépenses du service des phares et côtes du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	St. Etienne.			
R. Young	Pour lever 8 bouées	32 00		
Do	Confection et pose de nouvelles bouées	62 36		
Do	Commission de 10% sur $94 36	9 43		
			103 79	
	Dalhousie.			
D. Stewart	Chaîne	18 34		
A. Wallace	Organaux, chaînes etc.	13 20		
W. Isleger	Pose de bouées, etc.	42 60		
D. Stewart	Commission sur $94 36 à 10%	7 41		
			81 55	
	St. André.			
Geo. T. Gilley	Pour enlever et replacer les bouées	52 00		
Do	Réparation de bouées	85 00		
W. Whitlock	Fournitures, etc.	8 00		
J. Wilson	Ouvrage de forgeron	10 50		
W. Whitlock	Commission de 10% sur $155 50	15 55		
H. J. Stevens	Annonces	2 64		
D. Maine	do	5 00		
			178 69	
	Shippegan.			
A. Campbell	Pose de bouées, etc	19 00		
J. Gable	Confection et réparation de bouées	53 00		
J. Marie	Ferrures	39 45		
W. Irving et Cie	Chaîne	35 40		
W. Taylor	Commission de 10% sur $202 85, etc	21 68		
H. Mallett	Sauvetage et remise en place d'une bouée	10 00		
F. Mallett	Enlèvement des bouées, etc	12 50		
W. Irving et Cie	Bouée neuve	7 00		
A. Campbell	Enlèvement et remise en place des bouées	26 50		
			224 53	

	Bouctouche.			
H. B. Smith	Pour baliser le chenal	5 00		
Do	Pose des bouées, etc.	33 00	38 00	
	Campbelltown.			
Jas. Ritchie	Enlèvement, pose et confection de bouées	....	72 00	
	Cocagne.			
T. Irving	Enlèvement de bouées	10 00		
Do	Pose des bouées, etc.	10 00	20 00	
	Baie Verte.			
W. Wood	Pose et enlèvement de bouées	49 50		
Do	do	7 70	57 20	
	Bouée à cloche—St. Jean.			
G. Fleming	Réparations à cette bouée	736 15		
T. McCarthy	Chaînes	38 65		
Balolm & Farnham	Chaînes d'ancrage	10 40		
J. Coleman	Quaiage	7 20		
Do	do	2 70		
D. Jamieson	Charriage	4 00		
Alex. Read	Amarrage en place et enlèvement	26 00		
J. Bridges	Lestage, etc	35 00		
A. W. Smith	Annonces	2 92		
G. W. Day	do	2 00		
Do	do	1 25		
D. Main	do	4 00		
Willis & Davis	do	8 49		
Do	do	4 14		
W. Elder	do	15 20		
J. Bridges	Deux voyages et changement de lest	6 00		
J. Livingstone	Annonces	2 00		
Moniteur Acadien	do	3 50		
W. Lewis	Ouvrage de forgeron	8 00		
J. Bridges	Enlèvement des ancres	23 00		
W. J. Anslow	Annonces	2 40		
A. W. Smith	do	4 00		
J. Walker	Pompe	1 75	75 948	3,711 20

ETAT des dépenses du service des phares et côtes du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Sifflet d'alarme, Ile aux Perdrix.			
J. Wilson	Une année de salaire et allocation comme mécanicien ... 420 00			
Wm. Cameron	Une année de salaire comme aide-mécanicien ... 260 00	680 00		
G. W. Smith	Entretien et réparations	1,084 07	1,764 07	
	Pointe Lapreau.			
J. Christy	Dix mois et demi de salaire comme mécanicien	350 00		
G. W. Smith	Entretien et réparations	696 23	1,046 23	
	Etablissement de signaux, Ile aux Perdrix.			
R. Robertson	Boules pour signaux	....	14 00	
	Divevs.			
J. McGrath	Divers pour phares, fleuve St. Jean	35 80		
J. Bridges	Chaloupe perdue dans le coup de mer	40 00		
W. Elder	Annonces	14 50		
Willis et Davis	do	5 28		
Alex. Yates et Fils	Chaînes	22 88		
J. A. Munroe	lans	5 00	123 46	2,947 76
	Dépenses de construction.			
	Phare de l'Ile aux Loups-marins.			
Clark et Stackhouse	Montant du contrat	2,450 00		
Do	Réparations nécessitées par le coup de mer	442 00		
E. Chanteloup	Lanterne, etc.	361 68		
J. A. Munroe	Plans	24 00		
J. Harley	Louage de chaloupe, inspection de travaux	26 00	3,303 68	



	Phare de l'Ile Caraquette.			
Daly, Carter et Doolan	Montant du contrat		950 00	
	Sifflet d'alarme—Pointe Lapreau.			
Geo. Fleming	Sifflet et machine	1,907 28		
G. K. Hanson	Montant du contrat pour la construction du sifflet et de l'habitation du gardien.	1,243 17		
Geo. Thomson	Creusage de puits	173 72		
Z. G. Gable	Tuyaux de caoutchouc	293 17		
S. G. Blizard	Bois de construction	38 80		
G. W. Smith	Divers menus comptes	45 46		
			3,701 60	
				7,955 28
				35,440 42

5–9

65

JOHN TILTON,
Comptable,
OTTAWA, 15 décembre 1870.

WM. SMITH,
Député Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE No. 7.

ETAT des dépenses du service des steamers du gouvernement, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement du Nouveau-Brunswick.	Montant payé à la compagnie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard, pour son service en 1867....	....	500 00	
Do	do do do 1868	....	1,000 00	
Agent du département de la marine et des pêcheries, Halifax, Nouv.-Ecosse.	Pour subvenir aux frais de communication par steamer entre l'Ile du Prince-Edouard, Pictou et autres ports de la Nouvelle-Ecosse..................	... .	3,038 36	
Départ. de la marine et des pêcheries ..	Payé pour communication par steamer entre Québec et les provinces maritimes, Nouvelle-Ecosse..........................	....	15,000 00	19,538 36
	STEAMER "DRUID."			
Capitaine Scott	Salaire, à raison de $100 par mois, jusqu'au 24 mai 1870..............	1,079 54		
H. W. Johnson......................	do 50 do du 1er officier	539 74		
Do	do 40 do do 2e officier................	431 80		
Do	do 50 do do 1er mécanicien.............	539 74		
Do	do 40 do do 2e do	431 80		
Do	Gages des hommes d'équipage et autres..............................	4,570 59	7,593 21	
	Charbon.			
R. B. Boggs	Charbon	229 25		
J. Hoyt	do	109 13		
Archibald et Cie.	do	115 50		
J. Keith	do	77 70		
M. B. Almon, jun.	do	78 74		
Corbitt et Richardson	do	311 55		
Compagnie des houilles de l'Acadie....	do	735 00		
Goëlette *Ann*	Fret de charbon..	195 45		
Capt. Fourreer	do	161 55		
H. W. Johnston	Divers comptes, emmag. de charbon, embarq. de la provision, sacs à charbon, etc.	185 60	2,199 47	

	Réparations			
W. S. Symonds	Ventilateurs	123 00		
J. Walsh et Cie	Matériaux et main-d'œuvre	196 59		
J. P. Phelan	Compas (liquid compass)	65 43		
W. Caldwell	Ouvrage de forgeron	18 95		
T. Monford	Davié	30 00		
Black Bros	Peinture et huile	130 61		
E. Albro	Ancre	51 56		
W. Montgomery	Réparations à la chaudière	663 21		
T. Ainsworth et Cie	Barres de grille de foyer	248 51		
T. Regan	Ouvrage	38 25		
W. M. Smith	Serveillance des travaux de réparation	89 50		
J. Walker	Matériaux et ouvrage	98 15		
J. et R. Graham	Bois de sciage	12 25		
Dennis et Murphy	Peinturage	47 25		
Thomas Kilby	Fer et articles de ferblanc	26 25		
W. Montgomery	Réparation à la machine	26 38		
Gordon et Keith	Toile cirée	26 17		
Lawson et Cie	Tuyaux	70 14		
T. Hunter	Gong d'alarme	25 00		
E. Mosby	Réparation d'une chaloupe	10 00		
J. Starrs	Etoupes de coton	16 07		
J. Stairs	Peintures, etc	101 58		
E. G. Longard et Cie	Ouvrage de plombier	12 51		
D. Murphy	Peinturage	18 00		
J. E. Butler	Rames et mât de hume	16 75		
H. W. Johnston	Comptes divers de réparations	395 46		
			2,557 57	
J. T. Wilde et autres	Usage du chemin de fer de marine		236 00	
Chas. Neal et autres	Construction de hangars à charbon		195 49	
W. B. Ainsworth et Cie	Droit de dock		45 00	
E. Lascelles	Lavage		33 30	
	Approvisionnements.			
J. Scott	Provisions	339 46		
Moir et Cie	Pain	89 62		
J. Stairs	Huile d'olive	131 18		
J. Parker, jun	Bœuf	643 06		
J. Ead	Légumes et lait	93 09		
J. Scott	Provisions	95 30		
J. Bentley	Légumes	13 25		
J. J. Scrivon	Pain	34 97		
J. Duncan	do	15 33		
S. Pugh	Suif	53 34		
C. et W. Anderson	Epiceries	360 01		
R. A. Proham	Savon	45 40		
	A reporter	1,914 01	12,860 54	19,538 36

ETAT des dépenses du service des steamers du gouvernement, etc.—*Suite.*

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Report	1,914 01	12,860 54	19,538 36
	STEAMER "DRUID."—*Suite.*			
	Approvisionnements.—Suite.			
H. Elliott	Couvertures	11 40		
J. F. Phelan	Bœuf et lard	82 70		
J. Bowser	Poisson frais	11 64		
P. Grant et Cie	Nappes	11 16		
J. R. et Jennett et Cie	Coutellerie	12 50		
Lockhart et McLeod	Légumes	73 91		
E. C. Lascells	Provisions	28 01		
Black Frères	Fournitures	200 66		
H. W. Johnson	Divers comptes	724 85		
			3,070 84	
68 Capt. Scott	Déboursés pendant la visite des phares de l'ouest	100 00		
Do	do do de l'est	100 00		
Do	do pour le compte du steamer	100 00		
Capt. Marmen	Diverses sommes avancées par de menues dépenses	50 00		
			350 00	
				16,281 38
	STEAMER "LADY HEAD."			
Capitaine Scott	Salaire, du 24 mai au 30 juin	125 94		
H. W. Johnston	do 1er officier	62 97		
Do	do 2d officier	50 39		
Do	do 3e officier	37 79		
Do	do 4e officier	25 18		
Do	do 1er mécanicien	62 97		
Do	do 2d mécanicien	50 39		
Do	Hommes d'équipage, etc.	618 50		
			1,034 13	
Compagnie des houilles de l'Acadie	40 tonnes de charbon, à $2 25 la tonne	90 00		
Do	40 do do	90 00		
H. W. Johnston	Ouvrage	7 60		
Do	Réparations	248 53		
John Stairs	Approvisionnements de marine	459 28		
E. Albro	Toile de coton à voile	486 06		
Black Frères	do	49 80		

H. W. Johnston	Pilotage	11 00		
Commandant Scott	Diverses sommes avancées pour de menues dépenses	600 00		
C. et W. Anderson	Epiceries	250 16		
J. Wooditt et Fils	Bœuf	41 42		
W. C. Moir et Cie.	Pain	41 79		
Lockhart et McLeod	Fournitures	157 51		
J. R. Jennett et Cie.	Vaisselle	30 30		
Lawson et Cie.	Huile	14 67		
J. Black	Articles de ferblanc	12 30		
Kent et Melvin	Eau	21 60		
W. Hays	Poisson frais	12 00		
H. W. Johnston	Divers comptes	361 80		
			2,985 82	4,019 95
	Steamer "Napoleon III."			
	Réparations	2,306 85		
	Remorquage	24 00		
	Consultation d'un mécanicien	40 00		
	Hivernage	50 00		
	Garde pendant l'hivernage	15 00		
	Drogues	8 13		
	Lavage	70 00		
	Menus comptes	267 64		
	Capt. E. Gourdeau	800 00		
	Mécanicien Wm. Barbour	800 00		
	Hommes d'équipage et autres	3,583 69		
			7,965 31	
	Steamer "Lady Head."			
	Réparations	3,305 79		
	Remorquage	40 00		
	Consultation d'un mécanicien	40 00		
	Droit de dock	400 00		
	Garde pendant l'hivernage	15 00		
	Drogues	9 88		
	Lavage	70 00		
	Pilotage	93 00		
	Droits de port	40 00		
	Chaises	27 00		
	Menues dépenses	181 86		
	Capt. A. Marmen, du 1er juin 1869, au 24 mai 1870	720 00		
	Mécanicien S. Carroll, du 1er juin 1869 au 24 mai 1870	720 00		
	Hommes d'équipage et autres	3,365 56		
			9,028 09	
	A reporter		16,993 40	39,839 69

ETAT des dépenses du service des steamers du gouvernement, etc.—*Fin.*

Noms des personnes auxquelles des sommes ont été payées.	Détail des dépenses.	$ cts.	$ cts.	$ cts
	Report	....	16,993 40	39,839 69
	STEAMER "DRUID."			
	Cap. A. Marmen, du 24 mai 1870 au 30 juin 1870	80 00		
	Mécanicien S. Carroll, du 25 mai 1870 au 30 juin 1870	77 71		
	Réparations	62 80		
	Pilotage	8 00		
	Hommes d'équipage et autres	579 59		
			808 10	
	DÉPENSES GÉNERALES.			
	Charbon	5,973 61		
	Subsistances	5,894 15		
	Un tour	250 00		
	Approvisionnements	2,069 20		
	Fret	143 27		
	Réparations au quai	336 13		
			14,666 36	
	AUTRES DÉPENSES.			
	J. U. Gregory, agent, salaire	1,200 00		
	E. Buteau, surveillant	600 00		
	Dépenses ordinaires	231 63		
			2,081 63	34,549 49
				74,389 18

WILLIAM SMITH,
Député du Ministre de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON, *Comptable.*
15 décembre 1870.

APPENDICE No. 8.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DE L'HOPITAL DE MARINE DU PORT D SAINT JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1870.

MONSIEUR,—Les commissaires de l'hôpital de marine du port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, présentent respectueusement leur rapport annuel sur l'hôpital confié à leur soin, pour l'année expirée le 30 juin 1870, avec le rapport spécial du médecin du "Kent" sur les admissions et les résultats du service pendant la même période.

Il restait au Kent, le 1er juillet 1869, 10 marins malades ou blessés sous traitement, et il y a eu 126 nouvelles admissions, ce qui porte à 136 le nombre des marins traités par l'hôpital pendant l'année. Sur les 136, 110 ont été renvoyés guéris, 11 sont partis sans leur certificat régulier de congédiement—5 sont décédés, et 10 étaient encore sous traitement le 30 juin 1870.

Le médecin déclare que la mortalité, quelque peu plus grande que d'ordinaire, était due à des circonstances accidentelles.

L'état médical reçu du lazaret sur l'Ile-aux-Perdrix ne contient aucun cas de maladie contagieuse parmi les marins arrivés dans le port.

Les comptes trimestriels de dépense, avec les pièces justificatives et le détail des sommes reçues de votre département, ont été dûment rendus ; et le compte annuel, qui vous est expédié, établit que la dépense pendant l'année expirée le 30 juin 1870, tout compris, s'est élevée à la somme de $4,253 55 cents, et, par conséquent, accuse un excédant de $48 55 cents sur la dépense de l'année précédente (1869).

Les commissaires feront remarquer que la dépense de l'année courante a été considérablement accrue par la necessité de renouveler la clôture du nord, renversée par le vent dans les violentes bourrasques de l'automne dernier ; comme le bois en était tout pourri et hors de service, ils ont cru qu'il valait mieux faire faire une clôture neuve, solide et semblable à celle qui se voit sur la limite ouest ; cette nouvelle clôture est entièrement terminée et est très-convenable.

Les bâtiments et les terrains sont en bon état d'entretien ; le jardin produit amplement pour la consommation de l'hôpital, pendant la saison, et les espaliers et les arbres d'ombrage contribuent beaucoup au bien-être des convalescents.

Les commissaires ont le plaisir de faire savoir qu'ils continuent d'approuver la manière efficace dont le médecin dirige le service, et dont les autres officiers accomplissent leurs devoirs.

Les marins malades admis dans ces établissements reçoivent tous les soins et ont tout le confort possibles sous une bonne règle.

Le tout respectueusement soumis.

JOHN WARD,
JOHN WISHART,
CHARLES McLAUCHLIN,
WILLIAM DOHERTY,
JOHN McGRATH,

Commissaires de l'hôpital de marine du port de Saint-Jean, N.-B.

A l'honorable PETER MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

RAPPORT DE L'HOPITAL DE MARINE DE SAINT-ANDRÉ, NOUVEAU-BRUNSWICK, 6 DÉCEMBRE 1870.

J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel, comme médecin-surintendant de l'hôpital, pour l'année fiscale commencée le 1er juillet 1869 et expirée le 1er juillet 1870.

Il a eu onze marins d'admis à l'hôpital pendant nette période—un est mort d'hydropisie, un autre est resté sous traitement, les 9 autres ont été renvoyés guéris.

La durée du traitement a varié d'une journée à cent dix-neuf jours—deux cas de maladie chronique seuls yant absorbé cent duatre-vingt-trois jours.

Un marin malade a été visité au port de Saint-George.

Madame Day, infirmière et gardienne, a été payée pour 43 semaines et 4 jours de pension et de soins.

Il est évident que les admissions n'ont pas été nombreuses, mais par contre l'hôpital n'est resté qu'un court intervalle sans malade.

Le continuel accroissement de mouvement maritime dans les ports du comté de Charlotte, et le développement, futur mais assuré, du réseau de voies ferrées l'intérieur de la Puissance, devront avant longtomps augmentér l'importance de cet hôpital, qui alors ne sera plus inférieur qu'à celui de Saint-Jean, dans cette province—rang qu'il a autrefois occupé pendant maintes années.

J'ajouterai, espérant que la remarque ne paraîtra pas déplacée de ma part, que j'ai plusieurs fois fait des questions à des armateurs et à des capitaines, pour savoir si l'on payait de bon ou de mauvais gré la petite impositien pour cet hôpital, qui se perçoitmaintenant sur le tonnage de leurs navires; en aucun cas je n'ai trouvé la moindre répugnance à l'acquitter, mais bien au contraire, on se réjouissait de voir qu'une somme si minime était suffisante entre les mains du département de la marine et des pêcheries pour soutenir sur un aussi bon pied les hôpitaux de marine de la Puissanee.

Dépense pendant l'aunée fiscale expirée le 1er juillet 1870.

Trimestre expiré le 30 septembre 1869	$133 00
" le 31 décembre 1869	121 70
" le 31 mars 1870	162 14
" le 30 juin 1870	186 46
	$603 30

Justifications fournies à G. W. Smith, écuyer, agent du département à Saint-Jean.

Recettes pendant la même période.

Fonds reçus de G. W. Smith, écuyer, agent du département de la marine et des pêcheries à Saint-Jean, pour couvrir les dépenses trimestrielles ci-dessus $603 30

La dépense d'entretien annuel de cet hôpital, depuis quelques années, a été, terme moyen, de $700.

J'ai l'honneur d'être
Votre obéissant serviteur,

S. T. GOVE,
Médecin-surintendant de l'hôpital de marine.

A l'honorable P. MITCHELL,
Ministre de la marine et des pêcheries.

APPENDICE No. 9.

RAPPORT DU PRESIDENT DU BUREAU DE L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 31 DECEMBRE 1870.

TORONTO, 5 janvier 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour l'information du ministre de la marine et des pêcheries, mon compte-rendu des actes du bureau pendant l'année expirée le 31 décembre 1870.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

SAMUEL RISLEY,
Président du bureau de l'inspection des bateaux.

WILLIAM SMITH, écuyer,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries, Ottawa

Il a été tenu pendant l'année aux endroits ci-dessous des réunions pour l'examen des mécaniciens et le renouvellement des certificats des mécaniciens aptes. Ces réunions étaient formées du président et de l'inspecteur local de la division où elles avaient lieu :

Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, 2, 3, 4, 5 septembre.
Frédéricton, 6 "
Pictou, Nouvelle-Ecosse, 8, 9, 10. "
Halifax, 12, 13. "
Kingston, 1, 2, 3 novembre.
Montréal, 4, 5, 7 "
Québec, 8, 9, 10, 11 "
Ottawa, 14, 15, 16 "
Toronto, 21, 22 "
Hamilton, 23, 24 "
Ste. Catherine, 25, 26, 28, 29 "
Windsor, 1, 2, 3 décembre.

Ont été délivrés pendant l'année 501 certificats, savoir :—

De mécanicien de 1ère classe	22
" 2e "	121
" 3e "	123
D'aide-mécanicien de 1ère classe	82
" " 2e "	79
" " 3e "	74

Sur ce nombre de 501, 99 ont été donnés à la suite d'examens et 402 en renouvellement. On ne fait pas mention des candidats à l'examen renvoyés pour cause d'incapacité.

La réunion annuelle du bureau, ordonnée par l'article 3 de l'acte de l'inspection des bateaux à vapeur, s'est tenue à Ottawa, le 14 septembre. Tous les inspecteurs étaient présents, à l'exception de M. l'inspecteur Smith, qui remplissait alors d'autres devoirs officiels.

A cette réunion, les inspecteurs ont établi pour leur conduite les règles suivantes, qui ont été communiquées au département.

RÉUNION ANNUELLE DU BUREAU.

OTTAWA, 14 novembre 1870.

1. Il est entendu qu'à l'avenir le certificat pour 60 jours donné par les inspecteurs locaux aux mécaniciens, devra être ratifié à la prochaine réunion annuelle au complet, le postulant payant $5. Si celui-ci ne peut se trouver à la réunion, il pourra envoyer l'honoraire à l'inspecteur qui l'aura examiné, en présentant une excuse valable pour justifier son absence. A défaut du paiement de l'honoraire dont s'agit, ainsi que de tous ceux qui seront encore dus pour le certificat de 60 jours, et qui se compteront à dater du jour de la première émission, le certificat demeurera révoqué. Dans ce dernier cas, le postulant devra subir un nouvel examen, et sera tenu d'acquitter un honoraire de $5, outre les arrérages, tout comme s'il n'avait pas déjà passé à l'examen. Les inspecteurs feront part des règles précédentes aux postulants lors qu'ils les examineront.

2. Le bureau s'oppose à la coutume qu'ont des mécaniciens de quitter leurs navires en cours de voyage régulier. Il est d'opinion que le mécanicien en chef, qu'il soit ou non de service à la machine, est seul responsable du soin et de la conduite des chaudières et de la machine, qu'il ne peut s'absenter du vapeur, sans se faire remplacer par un mécanicien de même rang que lui.

3. Il est entendu qu'à l'avenir aucun inspecteur, à moins d'y être autorisé par le département ou par le président, ne devra consentir à ce qu'un bateau à vapeur dans son district soit inspecté par l'inspecteur d'un autre district. En outre, tout inspecteur qui condamnera un navire fera incontinent rapport au président, énonçant la raison pour laquelle il déclare le dit navire incapable de servir ; et nul inspecteur ne donnera ensuite de certificat au navire ainsi condamné sans y être autorisé par le président. Toute demande d'un certificat de cette sorte devra être accompagnée d'une déclaration des réparations exécutées sur le bâtiment, et de son bon état qui le rend propre au service auquel on veut l'employer.

4. Il est nécessaire de faire imprimer des exemplaires des règles établies pour la conduite des inspecteurs des bateaux à vapeur à l'examen des mécaniciens, et de les distribuer aux mécaniciens,—soit 500 exemplaires en français et en anglais.

5. Le bureau est d'opinion que le statut n'exige pas qu'un inspecteur exerce des poursuites en cas d'infraction à la loi sur l'inspection, encore qu'il ait droit de le faire, s'il le trouve à propos, en vertu de l'article 38. Il est entendu aussi que la manière de procéder, pour les cas de violation de la loi, sera de donner avis de la violation au percepteur des douanes, et si ce dernier n'agit pas pour en prévenir la répétition, de rapporter cette omission au gouvernement.

6. Doréna vant les inspecteurs, lorsqu'ils feront l'inspection des bateaux à vapeur, demanderont au mécanicien d'exhiber son certificat pour l'année courante ; tout mécanicien qui, après la saison de 1871, manquera de montrer son certificat, sera privé de sa licence, et il lui faudra subir de nouveau un examen et payer $5 avant d'obtenir un autre certificat.

7. Le bureau est d'avis que la petite pompe (*the pony pump*) devrait compter pour une de celles dont il est parlé dans l'article 21 de l'acte sur l'inspection ; et qu'à l'avenir, sur les bateaux qui ne sont tenus d'avoir qu'une pompe seulement, outre la petite, celle-là devra être placée à l'arrière, à moins que l'avant ne soit toujours tenu libre pour qu'on puisse avoir facilement accès à la pompe et au tuyau, auquel cas les pompes pourront être placées sur l'avant. Il est entendu que, lorsque les pompes seront à l'arrière, elles devront toujours être très-accessibles.

Ci-joints sont des états pour les différentes divisions d'inspection de la Puissance, indiquant les noms des bateaux à vapeur inspectés, les noms des ports de l'inspection, les noms des percepteurs de douane, les dates des inspections, les tonnages effectifs et les tonnages enregistrés, les droits de tonnage et d'inspection, et les dates des paiements de ces droits aux ports dénommés, pendant l'année expirée le 31 décembre 1870.

Ces états présentent un total de 404 navires à vapeur, jaugeant 42,595 tonneaux enregistrés ; l'année précédente, les états donnaient un tonnage de 42,562 tonneaux.

Tableau des navires inspectés :—

Ontario-Ouest	102
Ontario-Est	61
Montréal	82
Sorel	42
Québec	63
Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick	54
Total	404

Le classement de cette marine par steamers à vapeurs, steamers à marchandises, remorqueurs à vapeur, et par steamers à roues, propulseurs et remorqueurs à hélice, nous manque mais il doit être à peu près ce qu'il était l'année dernière :—

Steamers à passagers	173
" à fret	51
Remorqueurs à vapeur	181

Sur le nombre, 253 sont des steamers à roues, 46 des propulseurs, et 106 des remorqueurs à vapeur.

Le bureau transmet aussi :—

Un état numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine de la Puissance pendant l'année 1870, avec désignation de leur classe, de la force de leurs machines, de la matière, soit bois ou fer, dont ils sont faits, de leur tonnage effectif, de leur tonnage enregistré, des lieux où ils ont été construits, et du service auquel ils sont affectés;

Un état numérique des examens et des renouvellements par suite desquels il a été délivré des certificats de mécanicien pendant l'année, avec mention des noms et de la classe des mécaniciens, de l'année de leurs examens, du nombre de renouvellements obtenus par eux, de leur résidence, des steamers sur lesquels ils ont servi en dernier lieu, des noms des examinateurs et des droits payés par les mécaniciens;

Enfin un état des recettes et des dépenses du service de l'inspection pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Voici le détail des accidents arrivés aux navires à vapeur dans les différentes divisions pendant l'année qui a pris fin le 31 décembre 1870, et des amendes et autres peines infligées pour infraction à la loi de l'inspection des bateaux à vapeur, et négligence à remplir les devoirs de mécanicien, pendant la même période.

DIVISION D'ONTARIO-OUEST ET DES LACS HURON ET ONTARIO.

Le *Dominion*, propulseur à fret, heurta à Gananoque une pièce de bois qui avançait dans l'eau hors du dock, et le navire, troué du coup à cinq pieds environ au-dessous de la ligne de flottaison, coula bas au quai. Le même soir, il fut remis à flot à l'aide des pompes, et il alla se mettre en réparation à Sainte-Catherine. La date de l'accident n'a pas été communiquée.

Octobre. Le *Bristol*, propulseur à fret, étant au large de la Longue Pointe, lac Ontario, essuya un coup de vent, pendant lequel il éprouva des avaries sur son pont, et perdit une partie de son chargement, jetée à la mer pour sauver le vaisseau.

Novembre. Le *Chicora*, steamer de fer à passagers, à son retour de la baie du Tonnerre, donna contre une batture ; les plaques du fond furent endommagées, et il se déclara une forte voie d'eau; elle fut cependant bouchée sans peine, et le vaisseau se hâta de gagner Collingwood, où il débarqua son fret et ses passagers, puis il alla se mettre en réparation à Détroit.

Pendant l'automne, le propulseur *Shickluna*, capitaine Pollock, brûla à l'écluse d'entrée du canal Welland. On n'a encore reçu aucun rapport des officiers sur la cause ou l'origine de l'incendie. Le vaisseau a été à peu près totalement perdu.

Le propulseur *Bruno* sombra quelque part sur les lacs d'en haut. Les renseignements manquent au bureau.

Personne n'aurait péri ou couru de danger à ces divers accidents.

DIVISION DE KINGSTON.

21 mai. Le propulseur *Dalhousie*, en montant les rapides des Galops, brisa sa machine, et fut forcé de relâcher à Mathilda pour réparer l'avarie.

18 juin. Le steamer à passagers *Kingston* brisa sa grande bielle, et fit relâche à Darlington pour réparer l'avarie.

14 juin. Le propulseur *Bruno* troua sa coque, et coula bas dans le canal Welland.

24 juillet. On s'aperçut que le cylindre à vapeur du steamer à passagers *Passport* était craqué; le vaisseau fut mis en réparation.

30 octobre. La barge à vapeur *Carlyle* s'échoua sur l'île des deux Frères, mais elle fut renflouée sans avarie.

Personne n'a péri ou n'a été blessé dans ces accidents.

DIVISION DE MONTRÉAL.

25 avril. Le propulseur *Indian* toucha sur un rocher vis-à-vis *Fidler's Elbow*; il se dégagea, mais une partie de son chargement fut avariée.

25 mai. Le bateau à vapeur *Beaver* heurta une roche vis-à-vis le Rocher de Sainte-Anne, et coula bas dans l'écluse du canal Rideau.

10 juin. Le bateau à vapeur *M. K. D.* toucha dans les rapides de la Chute à Blondin, et coula bas dans cinq pieds d'eau.

L'inspecteur de cette division signale en outre la perte par suite d'incendie du bateau à vapeur *Otter*, sur le canal Rideau, et l'échouement du propulseur *Mary Ward*, par suite d'une erreur de jugement de la part du pilote, en vue du phare de Châteauguay, sur le St. Laurent, le 21 juillet.

Personne n'a péri dans ces divers accidents.

DIVISION DES TROIS-RIVIÈRES.

11 mai. Le remorqueur à vapeur *Topsy* brûla en marche entre Sorel et Chambly. Le vaisseau fut totalement perdu.

2 novembre. Le bateau à vapeur *Masquinongé* heurta un chicot et coula bas. Echoué.

Personne n'a péri dans ces deux accidents.

DIVISION DE QUEBEC.

1er mai. Le steamer à passagers *City of Quebec*, à son premier voyage de Montréal à Pictou, vint en abordage avec le paquebot océanique *Germania*, devant l'Ile Verte, et en 30 minutes sombra en eau profonde. Une personne fut engloutie. Vaisseau totalement perdu. La cour de l'amirauté doit décider s'il y a eu faute de la part de l'un des deux vaisseaux.

2 août. Abordage du bateau à vapeur *l'Etoile* avec un bateau vis-à-vis la Pointe aux Trembles. *L'Etoile* coula bas dans 20 pieds d'eau. Trois personnes périrent. Le bureau n'a pas appris sur qui devait retomber le blâme.

17 août. Les bateaux à vapeur *Rocket* et *New-York* s'échouèrent dans le Richelieu. Pas d'avarie.

DIVISION DE LA NOUVELLE-ECOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Le bureau n'a eu avis d'aucun accident ayant été cause soit d'une perte d'hommes soit d'une avarie de navire ou de chargement, dans cette division.

PUNITIONS.

MM. Francis et R. Allen, pour avoir violé le 27e article de l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, ont été condamnés chacun à $200 d'amende, qu'ils ont payées en cour à Montréal.

Il n'y a eu qu'un cas d'ivrognerie, celui de François Filteau, de Québec, mécanicien de 1re classe, dont l'inspecteur local a révoqué le certificat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

SAMUEL RISLEY,
Président du bureau de l'inspection des bateaux à vapeur.

APPENDICE No. 9.—*Suite.*

Liste des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario-Ouest et des lacs Huron et Supérieur, pendant l'année expirée le 31 décembre 1870.

Noms des bateaux à vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Dates de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage. $ cts.	Honoraires des inspecteurs. $	Dates des paiements.	Totaux. $ cts.	Désignation des bateaux à vapeur.
Norseman	Port Hope	M. Whitehead	Mars 26	295	221	29 50	8	Mars 26	37 50	Ster. à roues aff. au trans. des p. lac Ont.
Algoma	Toronto	J. E. Smith	Mai 3	623	416	62 30	8	Mai 28	70 30	do do lac Huron.
Great Western	Windsor	Benson	Avril 4	1,252	712	125 20	8	do 4	133 20	do traversier du grand ch. de fer O.
Essex	do	do	do 4	93	51	9 30	5	Juin 10	14 30	do à hélice (traversier) Windsor.
Prince of Wales	do	do	do 8	94	58	9 40	5	Mai 7	14 40	do à roues do Toronto.
City of Toronto	do	do	do 11	403	255	43 00	8	Avril 14	51 00	do do lac Ontario.
Acadia	Hamilton	Kitson	do 13	339	217	33 90	8	do 12	41 90	do à hélice (à p.) Montréal et Chicago.
Indian	do	do	do 13	452	307	45 20	8	do 14	53 20	do do
Osprey	do	do	do 16	375	314	37 50	8	do 14	45 50	do à roues do lac Ontario.
Bristol	do	do	do 16	340	277	34 00	8	do 23	42 00	do à hélice do Montréal et Chicago.
City of London	Port Stanley	J. Kempbill	do 18	334	307	33 40	8	do 18	41 40	do do
America	Ste. Catherine	Lamb	do 20	331	302	33 10	8	do 20	41 10	do do
Dominion	do	do	do 20	352	285	35 20	8	do 21	43 20	do do
Chickluna	do	do	do 22	362	295	36 20	8	do 30	44 20	do do
Minnie Battle	do	do	do 21	24	14	2 45	5	do 30	7 45	Remorqueur à hélice emp. sur le canal.
Metamora	do	do	do 21	239	151	23 90	8	do 22	31 90	do do sur lac.
Dromedary	Hamilton	Kitson	do 25	219	174	21 90	5	do 26	26 90	do Montréal et Chicago.
Wales	Toronto	Smith	do 26	188	96	18 80	5	Juin 5	23 80	do employé sur lac.
Ida Burton	Barrie	do	do 28	85	54	8 50	5	Juillet 29	13 50	Ster. à roues (à passagers), lac Simcoe.
Carulla	do	do	do 29	29	19	2 90	5	Août 3	7 90	do à hélice do do
N. P. Sprague	Port Dover	Bennett	do 30	119	90	11 90	5	Juillet 19	16 90	Remorqueur employé sur lac.
Chicora	Collinwood	Smith	Mai 4	415	372	41 50	8	Mai 7	49 50	Ster. à roues (à passagers) lac Huron.
Rescue	do	do	do 4	12	....	1 20	5	Juillet 30	6 20	Bateau pêcheur à hélice. do
Lilly Kerr	do	do	do 4	58	26	5 80	5	Mai 30	10 80	Rem. à hél. de trs. de bois, B. Georgienne.
George Watson	do	do	do 4	28	13.22	2 80	5	Juin 12	7 80	do do
F. Hotchkiss	do	do	do 4	15	7½	1 50	5	Mai 10	6 50	do do
Argyle	Dundas	W. B. Gynn	do 13	121	80	12 10	8	do 9	20 10	Ster. à roues (à passagers) B. Burlington
Enterprise	Ste. Catherine	Lamb	do 16	564	494	56 40	8	do 4	64 40	do à hélice (à passa.) canal Welland.
Clara M. Carter	Port Colbourne	Rooth	do 16	29	23	2 90	5	do 17	7 90	Rem. à hél. emp. sur port, Port Colborne.
Mary Ann	Dunville	McRae	do 17	69	53	6 90	5	do 17	11 90	do employé sur lac.
Jessie	do	do	do 17	91	67	9 10	5	do 17	14 10	do do
Dover	do	do	do 17	54	40	5 40	5	do 17	10 40	do à roues, Grande-Rivière.

W. T. Robb....	Dunville........	McRae	do	17	188	104	18 80	5	do 17	23 80	Remorqueur à hélice employé sur lac.
Silvester Neelan.	Port Colbourne..	Rooth	do	19	46	28	4 60	5	do 17	9 60	do do port, Port Colbourne.
J. R. Norcross..	do ..	do	do	19	22	11	2 20	5	do 17	7 20	do do
John Gordon ...	do ..	do	do	19	109	73	10 90	5	do 17	15 90	do do
Minnie T Parsons	do ..	do	do	19	46	22	4 60	5	do 17	9 60	do do
J. R. Secord ...	Port Robinson ..	Lamb	do	20	14	10	1 40	5	do 18	6 40	do sur rivière, Port Robinson.
Philo Brunett ..	do ..	do	do	20	7	....	0 70	5	do 20	5 70	do do
L. N. G........	do ..	do	do	20	16	11	1 60	5	do 18	6 60	do do
Lady Franklin..	Toronto	Smith	do	21	32½	19½	3 25	5	do 18	8 25	do sur port, Toronto.
Boquet.........	do	do	do	21	191	150	19 10	8	do 20	27 10	Traversier à roues, de l'île, Toronto.
Transit.........	do	do	do	21	82	53	8 20	5	do 23	13 20	do do
W. J. Spicer ...	Sarnia..........	Scully	do	26	356	239	35 60	8	do 23	43 60	do à roues, du G. T, Sarnia.
Hero...........	Wallaceburg	Fraser	do	26	38	19	3 80	5	do 27	8 80	Rem. à hél. emp. sur riv. Wallaceburg.
Reindeer	do	do	do	27	35	23	3 50	5	do 27	8 50	do do
Sweepstakes	do	do	do	27	13	Pas enregistré.	1 30	5	do 27	6 30	do do
River King	do	do	do	27	39	34	4 00	5	do 27	9 00	Ster. à hélice, à pass., Wallaceburg et Sarnia.
Alex Jones	do	do	do	27	22	11	2 20	5	do 27	7 20	Rem. a hélice, Wallaceburg et Sarnia.
E. J. Stoddart..	do	do	do	27	13	Pas enregistré.	1 30	5	do 27	6 30	do do
Beaver	do	do	Juin	9	44	17	4 40	5	do 27	9 40	do do
John L. Noyes..	Windsor.........	Benson..........	Mai	28	33	22	3 30	5	do 27	8 40	do do
Dominion	Chatham	Pennefather	Mai	28	178	117	17 80	5	do 27	25 80	Ster. à hélice, à passagers, riv. Thames.
P. E. McCarroll.	do	do	do	28	116	77	11 60	8	do 28	16 60	Barge do do
Bella Taylor....	do	do	do	28	38	17	3 80	5	do 28	8 80	Remorq. à hélice, à pass., do
Deane..........	Gravenhurst	Smith	Juin	3	7	7	0 70	5	Nov. 24	5 70	Ster. do do lac Muskoko.
Wenonah........	do	do	do	3	63	63	6 30	5	Juin 1	11 30	do à roues, do do
Bob Hackett ...	Windsor.........	Benson..........	do	9	53	53	5 30	5	Août 6	10 30	do à hélice do rivière Détroit.
Mary Ward	Chatham	Pennefather	do	10	236	236	34 50	8	Juin 10	42 50	do do Montréal et Chicago.
J. M. Park......	Windsor.........	Benson..........	....		....	....	....	...	....	....	Brûlé. Honoraires n'ont pas été payés.
Annie Reed	Port Hope.......	Whitehead	do	14	28	28	4 20	5	Avril 28	9 20	Rem. à hélice, emp. sur port, Port Hope.
Anglo Saxon....	Lindsay	do	do	15	38	38	4 70	5	Juin 16	9 70	Ster. à roues, à passagers, Lindsay.
Commodore	do	do	do	15	95	95	10 90	8	do 21	18 90	do do
Champion	do	do	do	16	74	74	8 20	5	do 16	15 20	do do
Mary Ellen.....	do	do	do	16	31	13	3 10	5	Mai 3	8 10	Remorqueur à roues, Lindsay.
Ogenah.........	do	do	do	16	102	95	10 25	8	do	18 25	Ster. à roues, à passagers, Lindsay.
Ontario	do	do	do	16	38	21	3 84	5	do	8 84	do do
Ranger.........	do	do	do	16	53	40	5 36	5	Avril	10 30	do do
Victoria........	do	do	do	16	94	83	9 43	5	Juin 16	14 43	do do
Novelty	do	do	do	17	67	57	6 75	5	do 17	11 95	Remorqueur à roues, do
Lady Ida.......	Omama.........	do	do	18	18	14	1 80	5	Avril 25	6 80	Ster. à roues, à passagers, do
H. M. Mexer...	Toronto	Smith..........	do	22	21	9	2 10	5	Juin 9	7 10	Rem. à hélice, emp. sur port, Toronto.
Wm. Seymour.	Goderich	Doty	do	23	77	46	7 70	5	do 18	12 70	Ster. à hélice, à passagers, Goderich.
Sea Gull	Sarnia..........	Scully	do	25	51	43	5 10	5	Mai 26	10 10	do do Sarnia.
Enterprise......	Rice Lake	Perry Cobourg ..	do	28	63	63	6 30	5	Juin 27	11 30	Ster. à roues, à passagers, lac Rice.
Otonabee	do	do ..	do	28	84	46	8 40	5	do 27	13 40	do do
Aln	do	do ..	do	28	35	35	0 60	5	Août 6	5 60	do do
Forest City.....	do	do ..	do	28	79	79	7 90	5	Juillet 7	12 90	do do
Manitoba	Chatham	Pennefather	Juillet	4	80	69	8 10	5	do 6	13 10	Barge à vap. à hél. emp. au transp. du bois.
Florence	Windsor.........	Benson..	do	6	108	73	10 80	8	Juin 10	18 80	Ster. à hél., à pass., remorq. de rivière
Beaver	do	E. Anderson....	do	7	35	35	3 50	5	Juillet 5	8 50	Barge à bois à hélice.
Norfolk	Hamilton.......	P. Bennett	do	12	70	43	7 00	5	Juin 6	12 00	Ster. à roues, à pass., Port Rowan.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario-Ouest, et des lacs Huron et Supérieur.—*Suite*

Noms des bateaux à vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Dates de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Dates des paiements.	Totaux.	Désignation des bateaux à vapeur.
						$ cts.	$			
Young Lion	Port Dalhousie	J. Lamb	Juillet 13	54	43	5 40	5	Avril 29	10 40	Rem. à hél. emp. sur port, P. Dalhousie.
Dalhousie	do	do	do 13	353	256	35 30	8	do 29	43 30	Chemin de fer de Welland.
Emily May	Belle Ewart	Smith	do 21	181	104	18 10	8	do 30	26 10	Steamer à roues, lac Simcoe.
Simcoe	do	do	do 22	26	15	2 60	5	do 30	7 60	Remorq. à hélice, do
Emily Dunham	do	do	do 22	32	32	3 20	5	Janv. 10	8 20	Bat. à une roue do
G. S. Hathaway	do	J. E. Smith	do 22	14½	8½	1 45	5	Juillet 30	6 45	Remorq. à hélice do
Francis Smith	Collingwood	do	do 27	461	109	46 20	8	Mai 3	54 20	Ster. à roues, à pass., baie Georgienne.
Waubuno	do	do	do 27	146	107	14 60	8	Juin 3	22 60	do do
Hero	Owen Sound	Wm. Stephens	do 27	16	16	1 60	5	Août 3	6 60	do à hélice, do
Sam Lewis	Collingwood	J. E. Smith	do 27	114	84	11 40	8	Juillet 8	19 40	Remorq. do do
Novelty	Collins Inlet	do	Août 5	......	......	......	....	......	......	N'est pas jaugé.
Minnie Hall	Collinwood	do	do 5	47	10	4 72	5	Sept. 24	9 72	Remorq. à hélice, Baie Georgienne.
O'Roura	Owen Sound	Wm. Stephens	do 5	37	10	3 72	5	Juillet 13	8 72	do do
J. Morris	Port Dalhousie	J. Lamb	Sept. 21	47	43	4 70	5	Avril 29	9 70	do do
Agnes McMahan	Ste. Catherine	J. Lamb	Sept. 25	54	45	5 40	5	Sept. 29	10 40	do canal Welland.
Union	Windsor	Wm. Benson	Déc. 5	1,190	999	119 00	8	Mai 4	127 00	Traversier du grand ch. de fer Occident.
Mettie Grew	Byng Inlet	J. E. Smith	Oct. 14	......	N'est pas jaugé	......	....	......	......	Yacht de plaisance et remorqueur.
Champion	Owen Sound	Wm. Stephens	do 15	51	51	5 10	5	Oct. 22	10 10	Ster. à hélice, à passager et marchand.
Quail	Chatham	J. E. Smith	......	15	8	1 50	5	Juin 3	6 50	N'a pas été inspecté.
Europe	Ste. Catherine	J. Lamb	......	370	307	37 00	8	Nov. 5	45 00	Neuf. N'a pas été inspecté.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario-Est, pendant l'année expirée le 31 décember 1870.

Hiram Calvin	Ile des Jardins	H. B. Simpson	Avril 11	309	163	30 90	5	Avril 7	35 90	
Wellington	do	do	do 11	400	221	40 00	5	do 7	45 00	
Magnet	Kingston	do	do 12	336	274	33 70	8	do 12	41 70	
Brantford	do	do	do 15	341	226	34 10	5	do 13	39 10	
William	Ile des Jardins	do	do 16	267	109	26 70	5	do 7	31 70	
Highlander	do	do	do 16	300	182	30 00	5	do 7	35 00	
America	do	do	do 16	221	109	22 10	5	do 7	27 10	
J. A. McDonald	do	do	do 16	268	119	26 80	5	do 7	31 80	
Bruno	Kingston	do	do 18	359	236	35 90	5	do 18	40 90	
Rt. Angin	do	do	do 19	105	68	10 50	5	do 18	15 50	

Spartan	do	do	do	19	424	264	42 40	8	do	21	50 40	
Kingston	do	do	do	19	344	201	34 40	5	do	21	42 40	
Rochester	do	do	do	20	232	126	23 20	8	do	21	31 20	
									1869.			
J. Bright	Morrisburg	Hiram Camran	do	21	30	13	3 00	5	Nov.	9	8 00	
									1870.			
Rose	Kingston	W. B. Simpson	do	22	121	93	12 10	5	Avril	22	17 10	
Glide	do	do	do	22	61	20	6 10	5	do	18	11 10	
Hercules	Ile Des Jardins	do	do	25	470	331	47 00	5	do	7	52 00	
City of Hamilton	do	do	do	25	391	240	39 10	5	do	7	44 10	
St. Lawrence ...	Kingston	do	do	26	244	107	24 40	5	do	26	29 40	
St. Helen	Belleville	John P. Roblin	do	27	269	119	26 90	8	do	29	34 90	
Prince Edward .	do	W. F. Mendell	do	27	113	42	11 30	5	do	27	16 30	Les propriétaires contestent l'exactitude du jaugeage.
Pierrepont	Kingston	W. B. Simpson	Mai	10	114	71	11 40	8	Mai	10	19 40	
Frances	do	do	do	11	37	7	3 70	5	do	19	8 70	
Simon Davis	do	do	do	12	24	17	2 40	5	do	12	7 40	
Swan	do	do	do	12	36	29	3 60	5	do	2	8 60	
Water Town	do	do	do	13	154	103	15 40	8	do	10	23 40	
Jessie Abbey ...	Mill Point	John Benson	do	17	42	26	4 20	5	do	30	9 20	
Nile	Kingston	W. B. Simpson	do	18	89	59	8 90	5	do	18	13 90	
Prince Alfred ...	Brockville	G. Easton	do	20	20	10	2 00	5	Juin	8	7 00	
Ellen Jeffers	Belleville	W. F. Mendell	do	31	33	18	3 30	5	Mai	31	8 30	
John Greenway .	do	J. P. Roblin	do	31	37	8	3 70	5	do	3	7 70	
Grenville	Kingston	W. B. Simpson	Juin	7	21	11	2 10	5	do	12	7 10	
British America.	Cornwall	R. R. Bullock ..	do	9	84	52	8 40	5	Juin	7	13 40	
Raftsmen	Kingston	W. B. Simpson	do	14	94	52	9 40	8	do	17	17 40	
Elswood	do	do	do	21	25	7	2 50	5	Mai	27	7 50	
Abyssinian	Charlotte, N. Y.	do	do	22	1,044	720	104 40	8	Juin	24	112 40	
Athenian	do	do	do	22	1,083	706	108 30	8	do	24	116 30	
Quail	Napanee	G. Watson	do	28	......	15	1 50	5	Mai	10	6 50	Steamer *Quail.* Honoraires ont été payés à G. Watson, officier de douane, à Collingwood. Le certificat d'enregistrement n'énonce pas le tonnage effectif.
Adolphus	Williamstown ..	A. Delisle	do	30	16	9	1 60	5	Juillet	4	6 60	
Bay of Quinté ..	Kingston	W. B. Simpson	Juillet	6	250	150	25 00	8	do	6	33 00	
Carlyle	do	do	do	12	115	75	11 50	5	do	19	16 50	
Jean Baptiste ..	Prescott	B. S. Jessup	do	13	115	75	11 60	8	do	13	19 60	
Bruce	Brockville	G. Easton	do	14	107	87	10 70	5	do	14	18 70	
Mary Ann	Kingston	W. B. Simpson	do	15	42	31	4 20	5	do	16	9 20	
Monitor	Aylmer	D. Graham	do	28	144	58	14 40	5	Août	16	19 40	
Ann Sisson	do	do	do	28	213	92	21 30	8	Juin	21	29 30	
Emerald	do	do	do	29	90	55	9 00	5	do	21	14 00	
Allumette	Havelock	do	do	29	22	....	2 50	5	do	20	7 50	N'est pas enregistré.
Alliance	Portage du Fort.	do	do	30	191	167	19 10	8	do	21	27 10	
Sir John Young.	Havelock	do	do	30	137	40	13 70	8	do	21	21 70	
Jason Gould	Cobden	do	do	30	37	22	3 70	5	do	21	8 70	
Pembroke	Pembroke	do	Août	1er	62	57	6 20	5	do	21	11 20	
Pontiac	do	do	do	1er	120	66	12 00	8	do	21	20 00	
Prince Arthur ..	Sand Point	do	do	2	......	....	......	....	....		....	Neuf. N'est pas enregistré.
Oregon	do	do	do	2	75	50	7 50	5	do	21	12 50	
Snow Bird	do	do	do	2	62	45	6 20	5	do	21	11 20	
Bell	Ottawa	do	Sept.	30	9	3	0 90	5	Nov.	15	5 90	
Kitty Friel	Kingston	W. B. Simpson	Oct.	10	66	46	6 60	5	Mai	28	11 60	
Water Lily	do	do	do	13	97	74	9 70	5	Oct.	13	14 70	

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division d'Ontario—Est, etc.—*Suite.*

Noms des bateaux à vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Dates de l'inspection.		Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.		Honoraires des inspecteurs.	Dates des paiements.		Totaux.		Remarques.
							$	cts.	$			$	cts.	
Eleanor	Kingston	W. B. Simpson .	Sept.	24	23	10	2	30	5	Oct.	28	7	30	
Picton	Mill Point......	....	Nov.	24	248	....	....		....	....		....		Neuf. Les droits devront se payer avant la mise en nav. du bat. le print. proc.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de Montréal, pendant l'année expirée le 31 décembre 1870.

Noms des bateaux à vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Dates de l'inspection.		Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.		Honoraires des inspecteurs.	Dates des paiements.		Totaux.		Remarques.
Québec, élévat ..	Montréal	A. M. Delisle..	Avril	8	132	90	13	20	5	Mai	6	18	20	
Elévateur No. 1.	do	do ..	do	8	95	....	9	50	5	do	6	14	50	N'est pas enregistré.
do " 4.	do	do ..	do	8	95	....	9	50	5	do	6	14	50	do
do " 5.	do	do ..	do	8	95	....	9	50	5	do	6	14	50	do
East	do	do ..	do	9	347	218	34	70	8	Avril	26	42	70	
Georgian	do	do ..	do	11	448	303	44	80	5	do	30	49	80	
St. Lawrence élévateur	do	do ..	do	11	98	23	9	80	5	Mai	6	14	80	
Aurora	Lachine	do ..	do	21	113	26	11	30	8	do	6	19	30	
Corinthian	do	do ..	do	26	374	220	37	40	8	Avril	26	45	40	
Cultivateur	do	do ..	do	26	205	41	20	50	5	do	26	25	50	
Elfin	Montréal	do ..	do	30	74	10	7	40	3	Mai	5	12	40	
Huron	do	do ..	do	30	387	227	38	70	8	Avril	30	46	70	
Champion	St. Jean	do ..	Mai	2	124	36	12	40	5	Mai	6	17	40	
Ignatius Tyler ..	do	do ..	do	2	105	22	10	50	5	do	6	15	50	
Passport........	Montréal	do ..	do	3	346	184	34	60	8	Avril	30	42	60	
Ottawa	do	do ..	do	3	264	126	26	40	5	Mai	3	31	40	
Canada.........	do	D. Graham	do	4	81	11	8	10	5	Avril	22	13	10	
Engineer	do	A. M. Delisle ..	do	4	37	8	3	70	5	Mai	23	8	70	
Maid of Canada.	do	do ..	do	5	314	125	31	40	8	do	11	39	40	
City of Ottawa..	do	do ..	do	7	122	64	12	20	8	do	16	22	20	
Cygnet	do	do ..	do	9	44	16	4	40	5	do	5	9	40	
Arctic..........	do	do ..	do	9	104	61	10	40	5	do	16	15	40	
Salaberry.......	do	do ..	do	10	238	98	23	80	8	do	11	31	80	
Relief	do	do ..	do	11	87	17	8	70	5	do	5	13	70	
Alice..	do	do ..	do	11	83	33	8	30	5	do	16	13	30	
Cariboo	do	do ..	do	12	86	4	8	60	5	do	17	13	60	

Caroline........	do	do ..	do	13	101	46	10 10	5	do	16	15 10	
Dagmar	do	do ..	do	17	141	55	14 10	8	do	5	22 10	
Faust	do	do ..	do	17	29	11	2 90	5	do	28	7 90	
Dandy	do	do ..	do	17	27	12	2 70	5	do	21	7 70	
Bolivar.........	do	do ..	do	20	704	479	70 40	5	do	23	75 40	Ajouté à notre marine cette année; retourné en Angleterre.
Bytown.........	do	do ..	do	21	76	34	7 60	5	do	23	12 60	
Champion	do	do ..	do	26	373	127	37 30	8	Avril	30	45 30	
Schickluna	do	D. Graham.....	do	26	64	54	6 40	5	Mai	6	11 40	
M. K. D........	do	A. M. Delisle ..	do	27	108	37	10 80	5	do	6	15 80	
Laprairie	do	do ..	Juin	1er	342	168	34 20	8	Juin	2	42 20	
Castor..........	do	do ..	do	1er	87	40	8 70	5	do	27	27 40	A payé pour 1869 et 1870.
Aid	do	do ..	do	2	89	23	8 90	5	do	27	27 80	
Fawn	do	do ..	do	3	83	30	8 30	5	do	7	13 30	
M. Stevenson ...	do	do ..	do	3	113	66	11 30	5	do	7	34 60	A payé pour 1869 et 1870.
Ouse	do	do ..	do	4	700	441	70 00	5	do	4	75 00	Ajouté à notre marine cette année; retourné en Angleterre.
Mink	do	D. Graham.....	do	6	22	14	2 20	5	do	6	7 20	
Iroquois	do	A. M. Delisle ..	do	10	351	223	35 10	8	do	6	43 10	
Allen	do	do ..	do	11	57	17	5 70	5	do	6	10 70	Construit cette année.
Prince of Wales.	Lachine	do ..	do	13	214	68	21 40	8	Mai	3	29 40	
Hochelaga......	Longueil	do ..	do	15	228	95	22 80	8	Juin	21	30 80	
Longueil	do	do ..	do	18	308	189	30 80	8	do	21	38 80	
Charlotte.......	Montréal	do ..	do	27	41	10	4 10	5	Mai	5	9 10	
Mountain Maid.	Lac Memphremagog, Newport..........	C. S. Channel ..	do	30	61	26	6 10	8	Sept.	8	14 10	
Lady of the Lake	do	A. M. Delisle ..	Juill.	1er	278	175	27 80	8	Oct.	18	35 80	
Magnet	Montréal	do ..	do	2	427	279	42 70	8	Avril	27	50 70	
Merritt.........	do	do ..	do	4	1,127	979	112 70	5	Juill.	2	117 70	
Flamborough ...	do	do ..	do	4	670	455	67 00	5	Juin	13	72 00	
Eclipse	do	do ..	do	4	215	33	21 50	5	Mai	6	26 50	
Plover..........	do	do ..	do	5	45	16	4 50	5	do	31	9 50	
Express	Lachine	do ..	do	5	54	42	5 40	5	Juill.	25	10 40	
Lord Elgin	Montréal	do ..	do	6	214	51	21 40	5	Juin	7	26 40	Les droits ont été payés à Québec.
Delisle	do	do ..	do	6	45	17	4 50	5	Juill.	29	9 50	Steamer neuf.
John Brown	do	do ..	do	7	87	59	8 70	5	do	29	13 70	
Banshee..	do	do ..	do	12	274	133	27 40	8	do	12	35 40	A été jaugé de nouveau. Le tonnage effectif a été réduit de 402 à274 tonn'x.
St. Lawrence ...	do	do ..	do	11	133	37	13 30	5	Mai	6	18 30	
Sorel	do	do ..	do	12	83	18	8 30	5	Juill.	30	13 30	
Lincoln	Ottawa	do ..	do	20	82	43	8 20	5	do	30	13 20	
Victoria	do	do ..	do	20	106	67	10 60	8	Mai	5	18 60	
Otter.	do	D. Graham.....	do	21	98	22	9 80	5	Août	16	25 80	A payé pour 1869 et 1870.
Alexandra	do	A. M. Delisle ..	do	21	265	95	26 50	8	do	16	34 50	
Matilda	do	do ..	do	22	86	22	8 60	5	Mai	5	13 60	
Queen Victoria..	do	do ..	do	22	217	61	21 70	8	do	3	29 70	
England........	do	D. Graham.....	do	22	142	54	14 20	5	Août	16	19 20	
Rover	do	A. M. Delisle ..	do	22	114	25	11 40	5	Juill.	30	16 40	
Mac............	do	do ..	do	23	107	21	10 70	5	do	30	17 70	
Wood	do	do ..	do	27	97	23	9 70	5	Juin	8	14 70	
Elévateur de grain No. 2...	do	do ..	Août	16	95	N'est pas enreg.	9 50	5	Oct.	16	14 50	Ajouté à notre marine cette année.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de Montréal, etc.—*Suite.*

Noms des bateaux à vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Dates de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Dates des paiements.	Totaux.	REMARQUES.
						$ cts.	$		$ cts.	
Elévateur de grain No. 3	Ottawa	A. M. Delisle	Août 18	95	N'est pas enreg.	9 50	5	Oct. 16	14 50	
W. F. Bronson	do	do	do 19	101	28	10 10	5	Sept. 12	15 10	Construit cette année.
Victory	do	do	Sept. 15	43	16	4 30	5	Oct. 17	9 30	do
Excelsior	do	do	do 15	107	54	10 70	5	do 17	....	Droits sont à payer.
Gem	do	do	Oct. 1er	116	28	11 60	5	do 17	16 60	do
Boston	do	do	do 2	83	25	8 30	5	do 17	13 30	do
Perry	do	do	do 4	41	33	4 10	5	do 17	9 10	do
Atlas	do	do	do 11	176	38	17 60	5	Mai 5	22 60	
Corsican	do	do	do 26	435	244	43 50	8	do 5	51 50	Const. cette année. Droits sont à payer.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division des Trois-Rivières, pendant l'année expirée le 31 décembre 1870.

Noms des bateaux à vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Dates de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Dates des paiements.	Totaux.	REMARQUES.
Fire Fly	Sorel	Wm. Bleakly	Avril 11	92	46	2 05	5	Avril 22	14 20	
L'Etoile	do	do	do 14	57	21	70 05	5	do 22	10 70	
Montreal	do	do	do 14	570	286	57 00	8	do 22	65 00	
Castor	do	Hoy, pour le perc.	do 14	92	58	9 20	5	Juin 9	14 20	
Richelieu	do	....	do 14	126	68	....	....	....	....	Exempt du droit et de l'honoraire.
L'Assumption	do	Wm. Bleakly	do 16	176	80	17 60	8	Avril 22	25 60	
Berthier	do	do	do 16	76	29	7 60	5	do 30	12 60	
Trois Rivières	do	do	do 18	503	225	50 30	8	do 22	58 30	
Terrebonne	do	do	do 18	141	37	14 10	8	do 22	22 10	
Quebec	do	do	do 19	830	527	83 80	8	do 22	91 80	
Rivière du Loup	do	do	do 20	41	25	4 10	5	do 22	9 10	
Rocket	do	do	do 20	387	172	38 70	8	do 8	46 70	
Berthier	do	do	do 21	350	156	35 00	8	Mai 30	43 00	Neuf.
Champlain	do	do	do 21	117	47	11 70	5	Avril 30	16 70	
Whitehall	do	do	do 23	118	63	11 80	5	do 30	16 80	
Carillon	do	do	do 23	87	8	8 70	5	Mai 11	13 70	
Hope	do	do	do 25	126	40	12 60	5	Avril 30	17 60	
Montreal	do	do	do 26	114	27	11 40	5	do 30	16 40	
Albert	do	do	do 29	104	30	10 40	5	do 30	15 40	
Meteor	do	do	Mai 2	252	109	25 20	8	do 8	33 20	

Canada	do	do	do	6	644	503	64 40	8	Mai	20	72 40		
Canada	do	do	do	9	144	19	14 40	5	Juin	10	19 40		
Topsy	do	do	do	10	175	65	17 50	5	April	30	22 50		
New York	do	do	do	11	176	50	17 60	5	Mai	20	22 60	Neuf.	
Fashion	do	Hoy, p. le percep.	do	16	369	233	36 90	5	do	3	41 90		
Becancour	Trois-Rivières	Charles Godley	do	17	135	85	13 50	8	Sept.	20	21 50		
St. Anns	do	do	do	17	34	N'a pas connu.	3 40	5	Juin	28	8 40	Le reçu de la douane n'indique pas le tonnage enregistré.	
Arthur	do	do	do	17	15	7	1 50	5	do	30	6 50		
Maskinongé	Maskinongé	Wm. Bleakly	Juin	1er	40	20	3 00	5	Avril	22	8 00		
King Bird	Rivière du Loup	do	do	2	7	3	0 70	5	Juillet	5	5 70		
Messenger	Sorel	do	do	7	26	16	2 60	5	Mai	31	7 60		
Beaver	Montréal	Hoy, p. le percep.	do	9	240	88	24 00	8	Juin	9	32 00		
Renaud	do	Wm. Bleakly	do	13	336	127	33 60	8	do	14	41 60		
Union	Sorel	do	do	14	686	432	68 60	8	do	27	76 60		
Helen	Trois-Rivières	Charles Godley	do	18	135	135	13 58	8	do	28	21 50	do	do
												do	do
Monaselle	do	do	do	18	34	34	3 40	5	do	30	8 40		
St. Paul	do	do	do	18	20	20	2 00	5	do	30	7 00	do	do
L. Doré	do	do	do	18	45	45	4 50	5	Juillet	5	9 50	do	do
Oak	Sorel	Wm. Bleakly	Juillet	27	92	22	9 20	5	do	8	14 20		
L. Claire	Yamaska	do	Août	15	7	0	0 70	5	do	9	5 70		
Notre-Dame	St. Hyacinthe	do	Sept.	12	50	50	5 00	5	Sept.	13	10 00	do	do

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de Québec, pendant l'année expirée le 31 décembre 1870.

Powerful	Lévis	J. W. Dunscombe	Avril	20	199.26	125.54	19 90	8	Avril	20	27 90
City of Quebec	Québec	do	do	23	749.05	521.92	74 90	8	do	25	82 90
Québec	Lévis	do	do	22	158.91	100.12	15 80	8	do	29	23 80
Lévis	do	do	do	26	158.91	100.12	15 90	8	do	29	23 90
Gaspé	Québec	do	do	28	340	231.76	34 00	8	do	30	42 00
Tadoussac	Lévis	do	Mai	2	142	46	14 20	5	Mai	3	19 20
Royal	do	do	Avril	27	260	164	26 00	5	do	5	31 00
Margaret	Québec	do	Mai	2	67	36	6 70	5	do	5	11 70
Mars	do	do	do	2	37	24	3 70	5	do	6	8 70
Reindeer	do	do	Avril	26	126	64	12 60	5	do	9	17 60
E. P. Doré	do	do	Mai	2	42	26	4 20	5	do	9	9 20
Secret	do	do	do	7	467	293	46 70	8	do	10	54 70
Advance	do	do	Avril	26	392.98	157.77	39 30	8	do	16	47 30
Arctic	Lévis	do	Juin	20	153.15	104.15	15 30	8	do	16	23 30
Albion	do	do	Mai	13	170.74	107.57	17 10	5	do	16	22 10
Alliance	do	do	do	25	69.15	22 12	6 90	5	do	16	11 90
Clyde	do	do	Avril	30	236.64	149.09	23 70	8	do	16	31 70
Ranger	Montréal	do	Mai	28	240.52	151.53	24 10	8	do	16	32 10
Providence	Québec	do	Avril	26	100.7	26	13 30	5	do	16	18 30
Here	Lévis	do	Mai	30	208.52	131.37	20 90	5	do	16	25 90
St. Rock	Québec	do	Juin	10	125.42	79	12 50	5	do	16	17 50

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de Québec, etc.—*Suite.*

Noms des bateaux à vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Dates de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Dates des paiements.	Totaux.	Remarques.
						$ cts.	$		$ cts.	
Storm	Levis	J. W. Dunscombe	Mai 25	54.52	17.44	5 50	5	Mai 16	10 50	
St. Louis	do	do	do 10	108	41	10 80	5	do 16	16 80	
Scotchman	do	do	Juillet 2	88.65	55.85	8 90	5	do 16	13 90	
St. Andrew	do	do	Mai 11	217.64	137.22	21 80	5	do 16	26 80	
St. George	do	do	Avril 30	202.62	127.92	20 30	8	do 16	28 30	
Unity	do	do	Juin 4	58.24	39.61	5 80	5	do 16	10 80	
Point Levis	do	do	Mai 13	93.30	58.78	9 30	5	do 16	14 30	
Napoléon III	do	do	do 10	91.1	57.4	9 20	5	do 16	14 20	
Québec	do	do	do 16	91.83	57.76	9 20	5	do 16	14 20	
Queen	do	do	do 31	87.13	54.94	8 70	5	do 16	13 70	
Voyageur	do	do	do 24	157	17	13 70	5	do 16	18 70	
J. McKenzie	Québec	do	Avril 26	448	125	44 80	5	do 16	49 80	
St. Antoine	do	do	Mai 14	158	99	15 90	8	do 17	23 90	
Portneuf	do	do	Avril 30	218	138	21 90	8	do 28	29 90	
Etoile	do	do	do 30	152	96	15 20	8	do 28	23 20	
Kate	Lévis	do	do 27	24	16	2 40	5	do 30	7 40	
Hercules	do	do	do 23	199.65	125	20 00	5	do 30	25 00	
Rescue	Québec	do	Mai 12	182	125	18 20	5	do 31	23 20	
Maid of Orleans	do	do	Avril 23	119.56	76	12 00	8	do 31	20 00	
St. Croix	do	do	Juin 4	149	46	14 90	8	do 31	22 90	
St. Nicholas	do	do	do 3	82	52	8 20	5	Juin 1er	13 20	
Tiger	do	do	Mai 31	141.12	88.91	14 10	8	do 7	22 10	
New Dominion	do	do	do 2	38	26	3 80	5	do 7	8 80	
Samson	Lévis	do	do 12	168	126	16 80	5	do 7	21 80	
Notre Dame de Lévis	do	do	do 9	135.22	86.19	13 50	8	do 13	21 50	
Anglesea	do	do	do 12	153.40	96.66	15 30	5	do 14	20 30	
William	do	do	do 2	207.87	130.69	20 80	5	do 15	25 80	
St. Charles	do	do	do 2	107	74	10 50	5	do 15	15 50	
National	Québec	do	do 6	121	77	12 10	8	do 20	20 10	
Phœnix	Lévis	do	do 10	105	22	10 50	5	do 28	15 50	
Eugénie	do	do	Avril 16	139	87	13 90	8	do 30	21 90	
Hector	do	do	do 30	80.30	50.63	8 30	5	Juillet 4	13 30	
Georgia	Québec	do	Juillet 2	648	427	69 10	8	do 4	77 10	
Fire Fly	do	do	do 15	25	18	2 80	5	do 19	7 80	
Express	Lévis	do	Avril 9	99.96	62	9 00	8	do 30	15 00	
City	do	do	Mai 6	15.86	32.68	5 20	5	Août 2	10 20	

Amanda........	do	do	Août	8	11	7	1 10	5	do	10	6 10	
Fairy	Québec........	do	do	12	13	8	1 30	5	do	16	6 30	
Conqueror......	do	do	do	15	198.73	152.50	19 80	5	do	17	24 80	
Prince Edward .	Lévis	do	Oct.	26	161.67	111.56	16 20	8	Déc.	1er	24 20	
Letbinière	Québec........	do	Avril	30	205	130	20 50	8	Mai	31	28 50	
Grosse Isle	....	do	....		120	75	....	....	....		....	En désarmement; n'a pas été inspecté.

Liste des navires à vapeur inspectés dans la division de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 31 décembre 1870.

												Désignation des bateaux à vapeur.
Bessie B........	St. Jean, N. B.	B. Robinson....	Avril	5	39.55	9	3 90	5	Avril	5	8 90	Remorqueur.
Daisy	do	do	do	8	47.05	7	4 70	5	do	8	9 70	Vendu à des armateurs de Liverpool, N.E
Empress........	do	do	do	25	929.60	660	92 90	8	do	25	100 90	Steamer de mer (à passagers).
Ada G..........	do	do	do	20	102.08	30	10 20	8	do	20	18 20	Remorqueur.
Rothesay.......	do	do	do	29	839.24	627	83 90	8	do	29	91 90	Bat. de rivière, à passagers.
Olive...........	do	do	Août	25	366	257	36 60	8	Août	25	44 60	do
David Weston ..	do	do	Avril	14	765	552	76 50	8	Avril	13	84 50	do
M. A. Starr	Halifax, N. E..	E. Binney......	do	22	244	166	24 40	8	Fév.	22	32 40	Bat. de mer, à passagers.
Sunbury	St. Jean, N. B..	B. Robinson....	do	18	184	108	18 40	8	Avril	20	26 40	Remorqueur.
General	do	do	do	19	159	135	15 90	8	do	19	23 90	do
Tiger	do	do	do	21	105	19	10 50	8	do	18	18 50	do
Hercules	do	do	Mai	3	53	13	5 30	5	Juin	22	10 30	do
Relief	do	do	Sept.		76	22	7 60	5	Sept.	9	12 60	do
Fawn	do	do	Mai	11	621	457	62 10	8	Mai	17	70 10	Bat. de rivière, à passagers.
City of St. John	do	do	do	18	709	518	70 90	8	do	18	78 90	do mer, do
Newcastle	Newcastle, N.B.	W. Parker......	do	23	30	20	3 00	5	do	23	8 00	Bac à vapeur.
Teaser	Chatham, do .	D. Ferguson....	do	24	42	24	4 20	5	do	23	9 00	do
Lady Colbrook..	St. Jean, do .	B. Robinson....	do	28	70	70	7 00	5	do	25	12 00	do
Hy. Heoner	Halifax, N. E ..	E. Binney......	do	31	34	32	3 40	5	do	31	8 40	Remorqueur.
East Riding	Pictou, N. E ...	D. McCullock ..	Juin	3	85	54	8 50	5	Juin	3	13 50	Bat. de rivière, à passagers.
Lion	do	do ..	do	9	10	4	1 00	5	do	4	6 00	Remorqueur.
Sir C. Ogle	Halifax, N. E ..	E. Binney......	do	11	126	76	12 60	8	do	3	20 60	Bac à vapeur.
Mic Mac	do ..	do	do	11	150	102	15 00	8	do	3	22 00	Steamer traversier.
Chebuctoo	do ..	do	do	13	108	65	10 80	8	do	3	18 80	do
Sultan	do ..	B. Robinson....	do	8	50	10	5 00	5	do	8	10 00	Remorq. employé à Richibouctou, N.B.
Telegraph	St. Jean, N. B.	do	do	21	135	59	13 50	8	Mai	8	21 50	Steamer traversier.
Victor	do .	do	do	22	29	8	2 90	5	Juin	8	7 90	Remorqueur de port.
Highlander	Frédéricton, N.B	T. Robinson....	do	23	184	184	18 40	8	do	23	26 40	Bat. de rivière, à passagers.
Gazelle.........	do	do	do	24	109	77	10 90	8	do	23	18 90	do do
Ida Whittier ...	do	do	do	28	250	209	25 00	8	do	23	33 00	do do
Tobique	do	do	do	25	145	107	14 50	8	do	23	22 50	do do
Marysville......	do	do	do	24	25	25	2 50	5	do	24	7 50	Steamer traversier.
New Dominion .	do	do	do	24	18	18	1 80	5	do	24	6 80	do
Forty Second...	do	do	do	27	49	49	4 90	5	do	25	9 90	do
Dot	St. Jean, N. B..	B. Robinson....	Juillet	21	39	9	3 70	5	do	23	8 70	Remorqueur.
Hiram Perry ...	do .	do	do	22	79	39	7 90	5	Juillet	20	12 90	Remorqueur de mer.
Onongondy	do .	do	Août	8	294	98	29 40	8	do	23	37 40	Remorqueur de port.
May Queen.....	do .	do	Juillet	19	502	361	50 30	8	Avril	22	58 20	Bateau de rivière, à passagers.

LISTE des navires à vapeur inspectés dans la division de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Noms des bateaux à vapeur.	Ports de l'inspection.	Noms des percepteurs.	Dates de l'inspection.	Tonnages effectifs.	Tonnages enregistrés.	Droits de tonnage.	Honoraires des inspecteurs.	Dates des paiements.	Totaux.	Désignation des bateaux à vapeur.
						$ cts.			$ cts.	
Tiger	Pictou, N. E	D. McCullock	Août 16	60	28	6 00	5	Août 17	11 00	Remorqueur.
Alida	St. Jean, N. B.	B. Robinson	do 23	64	29	6 40	5	Mai 26	11 40	do
Rothesay Castle.	Shédiac	H. Livingston	do 19	177	84	17 70	8	Août 19	25 70	Remorqueur, côte nord.
Speck	St. John, N. B.	B. Robinson	do 24	36	7	3 60	5	Avril 21	8 60	do
Antelope	do	do	do 26	128	77	12 80	8	Mai 26	20 80	do
Lion	do	do	do 25	42	10	4 20	5	Août 25	9 20	do
J. C. Vail	do	do	do 27	28	14	2 80	5	do 20	7 80	Steamer traversier.
St. Lawrence	Pictou, N. E.	D. McCullock	Déc. 5	845	675	84 50	8	Sept. 26	92 50	Bat. de mer, à passagers.
Princess of Wales	Shédiac, N. B.	D. Hanington	Nov. 28	935	650	93 60	8	do 30	101 60	do do
Dragon	Pictou, N. E.	D. McCullock	Déc. 9	136	136	13 60	8	do 26	21 60	Remorqueur.
May Flower	do	do	do 8	136	136	13 60	8	do 30	21 60	Bac à vapeur, port de Pictou.
Pluto	do	do	do 6	86	186	8 60	8	Déc. 6	13 60	Remorqueur.
Emperor	St. Jean, N. B.	B. Robinson	do 21	671	352	67 10	5	do 21	75 10	A passagers (Hull, enregistré, 1870.)
Lincoln	do	do	Avril 23	67	32	8 70	5	Avril 20	15 70	Remorqueur, fleuve St. Jean.
Conqueror	do	do	....	N'est pas emp. cet. an.		....	....	....	....	Vendu à des armat. de la N.E. En rép.
Prince of Wales.	do	do	....	......	....	....	....	....	....	En désarmement depuis l'expiration du certificat.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine de la Puissance, pendant l'année expirée le 31 décembre 1870, indiquant leur classe et la force de leurs machines, s'ils sont de bois ou de fer, leurs tonnages effectif et enregistré, les lieux où ils ont été construits et à quoi ils sont employés.

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Berthier	59	A roues de ch. côté	Fer	350	156	Sorel, 1870	Entre Sorel et Mont., transp. des pas. et marc.
New-York	58	A hélice	Bois	176	50	do	Montréal et Québec, au remorquage.
Georgia	215.90	A hélice	Fer	648	427	Dumbarton, Ecosse, 1863	Montréal et Pictou, au trnsp. des passagers.
Conqueror	92.44	A roues de ch. côté	Bois	198.73	152.5	Clyde, Ecosse, 1865	Entre Mont. et le bas St. Laurent, au remorq.
Anglesea	59.22	do	do	153.40	96.66	Lévis, Prov. de Québec, 1870.	do Bic. do
William	57.22	do	do	207.87	130.69	do do	do Pot-à-l'Eau-de-vie, do
City	15	do	do	51.86	32.68	do do	do Québec. do
John Bright	12	A hélice	do	30	14	Buffalo, N.Y., 1869	Kingston et Montréal, au remorquage.
Nile	8	do	do	89	59	Battersea, 1870	Sur le canal Rideau et le fleuve St. Laurent, au transp. des march. et au remorquage.
Sir John Young	63	A roues de ch. côté	do	137	40	Havelock, 1870	Dans la branche du Calumet, rivière Ottawa, au transport des passagers.
Carlyle	12	A hélice	do	115	75	Bedford Mills, 1870	Sur le canal Rideau et dans la baie de Quinté, au transp. des march. et au remorquage.
Prince Arthur	43	A roues de ch. côté	do	Pas enregistré		Sand Point, 1870	Sur le lac des Chats, au trnsp. des passagers.
Water Lily	8	A hélice	do	97	74	Lac des Chiens, C. Rideau 1870	Sur le canal Rideau, au transp. des M. et au R.
Picton	44	A roues de ch. côté	do	248	N'est pas connu	Mill Point, 1870	Dans la baie de Quinté et le St. Laurent, au transport des passagers.
City of St. John	150	A roues de ch. côté	o	709	518	Carleton, N.-B., 1870	Dans la Baie de Fundy, au transp. des passag.
Telegraph	20	do	do	135	59	Indiantown, N.-B.	A Indiantown, N. B., comme traversier.
Onangondy	90	do	do	294	98	Carleton, N.-B.	Au port de St. Jean, do
Tiger	60	A hélice	do	60	28	Philadelphie, E.-U., 1866	Dans le port de Pictou, au remorquage.
J. C. Vail	12	A roues de ch. côté	do	28	14	Kingston	A la pointe Gondola N.B., comme traversier.
Neptune	90	do	Neuf	Pas enregistré			Dans la Baie de Fundy, au remorquage.
Xanthus	80	do	Bois	do	do	St. Jean, N.-B.	N'a pas encore été employé.
Bateau traversier, neuf	30	do	do	do	do	Annapolis, N.-E.	Riv. Annapolis, trav., n'a pas enc. été employé.
Remorqueur neuf	40	do	do	do	do	Chatham, N.-B.	Chatham, N.B., remorqueur do
Do do	50	do	do	do	do	Etats-Unis	Musquimale, do do
Hope	60	do	do	do	do	Halifax, N.-E	Traversier, do
Chicora	180	A roues à palettes.	do	415	372	Liverpool, Angleterre, 1864	Collingwood et Fort William, transp. des pass.
Dalhousie	57	A hélice	do	353	286	Ste. Catherine, Ont., 1869	Propulseur employé sur le lac au transport des passagers et des marchandises.
Lady Franklin	24	do	do	33	20	Cleveland, N.E, 1860	Dans le port de Toronto, au remorquage.

ETAT numérique des navires à vapeur ajoutés à la marine de la Puissance, etc.—*Suite.*

Nom du navire.	Force en chevaux	Classe.	De bois ou de fer.	Tonnage effectif.	Tonnage enregistré.	Lieu et année de sa construction.	Où et à quoi il est employé.
Fred Hotchkiss	5½	A hélice	Bois	15	7½	Collingwood, 1869	Collingwood, au remorquage.
Minnie Battle	16	do	do	24	14	Buffalo, E.U., 1870	Canal Welland do
Manitoba	10	do	do	Pas enregistré		Chatham, Ont., 1870	Chatham et Détroit, au remorq. des barges.
P. E. McCarroll	18	do	do	116	77	Wallaceburg, 1870	do do do do
Samuel B. Norcross	14	do	do	22	11	Buffalo, N.E., 1868	Port Colborne, au remorquage.
Wm. Seymour	24	do	do	77	46	Goderich, Ont., 1870	Goderich et Sarnia, au transport des passagers et des marchandises.
Shickluna	68	do	do	362	295	Ste. Catherine 1870	Propuleur de lac do do do
Mary Ward	45	do	do	345	236	Wallaceburg, 1870	do do do do
Europe	46	do	do	370	307	Ste. Catherine 1870	do do do do
Bolivar	100	do	Fer	704	479	Newcastle-sur-Tyne, 1866	Montréal à Pictou, au transport du charbon et des marchandises.
Delisle	75	do	Bois	45	17	Buffalo, E.U., 1869	do au service de dragueurs à vapeur.
Ouse	96	do	Fer	700	441	Hartlepool, 1869	do à Pictou, au transp. du charbon et des marchandises.
Allen	100	do	Bois	57	17	Montréal, 1870	do à Ottawa, au remorquage des bois.
Elévateur No. 2	55	Elévateur de grain.	do	95	Pas enregistré.	Québec, n'est pas enregistré	do
H. F. Bronson	120	A hélice	do	101	28	Montréal, 1870	do au L. Champlain, au remorq. des bois.
Victoria	75	do	do	43	16	do do	do à Ottawa, au remorq. des barges.
Corsican	110	do	Fer	435	244	do do	do à Hamilton, au transp. des passag.
Fred Clinch	12	do	do	13	3	Buffallo, E.U., 1868	Port de Musquash, au remorquage.
Fred Leavitt	18	do	do	18	14	Annapolis, N.E., 1870	Annapolis, N.E.

MECANICIENS DE BATEAUX A VAPEUR.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 mars 1870 ; classe des mécaniciens, leur résidence, année de leur premier examen, nombre de leur renouvellements, nom du steamer sur lequel ils ont servi en dernier lieu, par qui ils ont été examinés, date de leur certificat, et montant des droits.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre des renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Droits.
									$ cts.
Edouard Auger		Troisième	1869	1	Lévis	Remorqueur Tadousac	Bur. de l'I. B. V.	Janvier 1er	1 00
Elizé Rousseau		Première	1868	2	St. Appollinaire	Lac St. Pierre	S. Risley	,, 1er	2 00
Nazaire Cayez		,,	1869	1	Ste. Flavie	Ferry Prince Edward	J. Samson	,, 1er	5 00
J. H. Hugo		Troisième	1869	1	Kingston	Propulseur East	J. Taylor	Octobre 19	5 00
Alex. Rochefort		Deuxième	1868	2	,,	East	Bur. de l'I. B. V.	Janvier 1er	1 00
Alex. Milne	Deuxième		1862	8	,,	Norseman	,,	,, 1er	2 00
Robert McCaul	Troisième		1867	3	,,	East	,,	,, 1er	1 00
James Fitzpatrick	Deuxième		1865	5	Cobden	Jason Gould	,,	,, 1er	1 00
J. M. Taylor	Première		1860	10	Kingston	Magnet	,,	,, 1er	5 00
William Milne	Troisième		1859	1re lic.	Gananoque	Propulseur Avon	,,	,, 1er	5 00
William Lavoie	,,		1869	,,	Montréal	Rocket	T. Fessenden	Avril 4	5 00
John Ritchie	,,		1869	,,	Halifax	Flamborough	,,	,, 9	5 00
Thomas Jones		Première	1869	,,	,,	,,	,,	,, 10	5 00
J. H. Leslie	Deuxième		1860	10	Montréal	Propulseur Magnet	Bur. de l'I. B. V.	,, 10	1 00
William Holland	,,		1868	3	,,	John Brown	,,		1 00
C. St. Michel	,,		1865	5	Napierville	Bytown	,,		2 00
A. Glandin	Troisième		1865	5	Montréal	Minx	,,		1 00
X. Tangany	,,		1860	10	Lévis	Remorqueur St. Charles	,,	Mars 1er	1 00
J. A. Mills		Troisième	1870	1re lic.	Ste. Catherine	Sans emploi	S. Risley	,, 8	5 00
W. H. Hopkins	Troisième		1866	4	Pt. Perry	Anglo-Saxon	Bur. de l'I. B. V.	,, 15	1 00
Thomas Elliott	,,		1863	7	Brockville	Remorqueur Francis	,,	,, 10	1 00
J. Bothwell	,,		1867	3	Kingston	Corinthian	,,	,, 10	1 00
D. Magden	,,		1867	3	Befort Mills	Ellswood	,,	,, 10	1 00
Thomas McClear		Troisième	1870	1re lic.	Kingston	Fonderies de Kingston	S. Risley	,, 14	5 00
J. H. Leslie	Deuxième		1860	10	Montréal	Propulseur Magnet	Bur. de l.I. B. V.	,, 15	1 00
Robert Oliver	Limitée	Deuxième	1870	1re lic.	Port Colbourne	Remorqueur May Queen	S. Risley	,, 18	1 00
Narcisse Dudoir	Deuxième		1860	10	Sorel	Merrill	Bur. de l'I. B. V.	,, 29	1 00
Sevant Dumas	,,		1860	10	,,	L'Assomption	,,	,, 29	1 00
Henry St. Arnaud	Troisième		1867	3	,,	Rouer	,,	,, 29	1 00
Pierre Toine	Deuxième		1860	10	,,	Aid	,,	,, 29	1 00
Charles Matte	,,		1860	10	,,	Whitehall	,,	,, 29	1 00
Joseph Neven		Troisième	1870	1re lic.	,,	Castor	,,	,, 29	5 00
Asaie Brulle		,,	1870	,,	,,	Berthier	X. Befort	,, 29	1 00

MÉCANICIENS DE BAT. À VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 mars 1870, etc.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien	Année de l'examen.	Nombre des renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Droit.
									$ cts.
Walter Trelanren	....	Deuxième	1870	1re lic.	Port Huron	Remorqueur U. S. Grant	S. Risley	Mars 29	1 00
Philip Murphy	....	Première	1869	....	Newborough	....	J. Taylor	„ 29	5 00
Henry Thurston	....	Deuxième	1869	1	Kingston	....	„	„ 29	5 00
Jesse Ellridge	....	„	1869	1	Toronto	Norfolk	S. Risley	„ 29	1 00
Peter Laurence	Limitée	„	1870	1re lic.	Welland	L. N. G	„	„ 31	1 00
Michel Quinn	Deuxième	....	1865	5	Montréal	Brantford	Bur. de l'I. B. V.	Janvier 1er	1 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 juin 1870, etc.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien	Année de l'examen.	Nombre des renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Droit.
John Everyham	Limitée	Première	1869	1	Toronto	Wenonah	S. Risley	Avril 3	1 00
John Brown	Première	....	1860	10	Kingston	Sparton	Bur. de l'I. B. V.	Janvier 1er	1 00
William Hurst	Limitée	Deuxième	1870	....	Bathersia	Banshee	J. Taylor	Mars 30	1 00
Pierre Dupise	Deuxième	....	1860	10	St. Ettion	Etoile—vap. à passagers	Bur. de l'I. B. V.	Avril 8	7 00
William Kennedy	Troisième	....	1866	4	Toronto	H. M. Mixer. remorq	„	„ 9	1 00
William D. Firth	....	Deuxième	1870	1re lic.	Lindsay	Lady Elgin	S. Risley	„ 9	1 00
Robert Fay	....	Première	1869	1	Majara	City of Toronto	„	„ 11	1 00
George W. Douglass	Limitée	Deuxième	1870	1re lic.	Lindsay	Woodman	„	„ 15	1 00
James McCarter	....	Troisième	1870	„	Cornwall	Dromedary	J. Taylor	„ 15	1 00
James W. Leslie	remière	....	....	....	Montréal	Bristol	Bur. de l'I. B. V.	„ 22	1 00
John McKee	....	Troisième	1870	1re lic.	Flamboro'	....	S. Risley	„ 23	1 00
John M. Thomas	....	Première	1869	„	Morristown	Bennco	J. Taylor	Janvier 1er	5 00
James O'Reily	....	„	1868 {	Exam. 1869–70	} Ile Desjardins.	John A. McDonald	„	Avril 14	5 00
David Hall	....	Deuxième	1868	2	Montréal	Brantford	Bur. de l'I. B. V.	Janvier 1er	1 00
James McIntosh	Limitée	„	1870	1re lic.	Toronto	St. océanique *Nevinne*	S. Risley	Avril 26	1 00
Charles Swanson	„	„	1870	„	Bellewart	Duchesse	„	„ 30	1 00
John McNeil	....	Troisième	1869	1	Kingston	Kingston	Bur. de l'I. B. V.	Mai 7	1 00
James Smith	....	„	1870	1re lic.	Cornwall	Champion	J. Taylor	Avril 23	1 00
John Dickson	....	„	1870	„	Kingston	Dalhousie	„	„ 26	1 00
John Simons	....	„	1870	„	Ile Desjardins	Highlander	„	„ 26	1 00
Thomas McClear	....	„	1870	„	Kingston	Davidson et Doran	S. Risley	Mai 14	1 00
Pierre Blette	Troisième	....	1864	6	Sorel	Cygne	Bur. de l'I. B. V.	„ 7	1 00
W. Leclerc	Deuxième	....	1860	10	„	Victoria	„	„ 7	1 00

Andrew Port		Deuxième	1870	1ère lic.	Collingwood	Rescue	S. Risley	,, 9	1 00
Arthur Tweedell	Limitée	Première	1870	,,	Québec	Secret	J. Samson	,, 10	1 00
Joseph Dion		Troisième	1870	,,	Sorel	Albert	X. Befort	,, 12	1 00
John Fortin	Troisième		1861	9	,,	Gem	Bur. de l'I. B. à V.	,, 13	1 00
E. Ritter	Deuxième		1860	10	,,	New York	,,	Janvier 1er	1 00
Fred Pugh	"		1870	1ère lic.	Toronto	Service du gouv. britann.	S. Risley	,, 20	1 00
Charles Hood	"		1869	1	,,	Transit	Bur. de l'I. B. à V.	,, 22	1 00
John Spilman	Limitée	Deuxième			Tonawanda	N. P. Sprague	,,	Juin 1er	1 00
Walter Hunter	Troisième		1865	5	Wallaceburg	Hero	,,	,, 1er	1 00
Edward Yorke	"		1862	1	Brockville	Prince Alfred	J. Taylor	,, 3	1 00
John T. Winter		Deuxième	1870	1ère lic.	Chatham	Mary Ward	S. Risley	,, 10	1 00
William Hirst		"	1870	60 jours.	Battersea	Nile	J. Taylor	,, 8	1 00
Alexis Robert	Première		1861	9	Chatham	Clifton	Bur. de l'I. B. à V.	,, 13	1 00
William Boyd	Limitée	Deuxième	1870	60 jours.	Hamilton	Steamer océanique	S. Risley	,, 13	1 00
Owen Kendillon	"	"	1870	,,	Québec	Simon Davis	J. Taylor	,, 13	1 00
William Thorpe	"	Troisième	1870	,,	Ottawa	City of Ottawa	,,	,, 10	1 00
James Smith	"	"	1870	,,	Cornwall	Champion	,,	,, 23	1 00
Thomas Gibb	Deuxième		1860	9	Québec	Pass Arctic	Bur. de l'I. B. à V.	,, 4	4 00
Thomas Drysdale	"		1867	2	,,	Napoleon	,,	,, 4	1 00
Park Phidian		Troisième			Lindsay	Commodore	,,	,, 4	1 00
George Crandell	Troisième		1860	9	,,	,,	,,	,, 4	1 00
John Munroe	Deuxième		1865	4	,,	Victoria	,,	,, 16	1 00
Henry Odette		Première	1870	60 jours.	Sarnia	Sea Gull	S. Risley	,, 24	1 00
John Lee	Deuxième		1866	3	Goderich	William Seymour	Bur. de l'I. B. à V.	,, 24	1 00
Nelson Papst		Deuxième	1870	1ère lic.	Amherstburg	Beaver	S. Risley	Juillet 6	1 00
Henry Mason	Troisième		1870 / 60 jrs.	,,	Chatham	Mary Ward	,,	,, 5	1 00
David Rite		Deuxième	,,	,,	,,	Bella Taylor	,,	,, 5	1 00
William Batchelor		"	1866	4	,,	Manitoba	Bur. de l'I. B. à V.	,, 5	2 00

Mecaniciens de bat. a vap.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 septembre 1870, etc.—*Suite*

Edward Ruth		Troisième	1870	60 jours. / 1ère lic.	Port Colborne	None	S. Risley	Juille	1 00
Alex. McArthur		"	1870	,,	Glengarry	J. Taylor	J. Taylor	Juin 10	1 00
Charles Dowser	Troisième		1867	3	Belleville	Bruce	Bur. de l'I. B. à V.	Janvier 1er	2 00
John McDonald		Deuxième	1870	1ère lic.	Williamstown	Adolphus	J. Taylor	Juin 30	1 00
James Hunter	Première		1860	8	Sorel	Sans emploi	Bur. de l'I. B. à V.	Janvier 1er	1 00
Albert Charbeneau		Deuxième	1870	1ère lic.	,,	Trois-Rivières	X. Befort	Mai 21	1 00
Arcille Simarille		Première	1870	,,	Bécancour	Ste. Anne	,,	,, 17	1 00
Isaac Brulle		Troisième	1870	,,	Sorel	Berthier	,,	,, 17	5 00
John Finnecan		Première	1868	2	Prescott	Abyssinian	Bur. de l'I. B. à V.	Juilllet 11	1 00
James C. Healy		"	1870 / 60 jrs.	1ère l.	Goderich	En Californie	Risley	,, 12	1 00
Joseph Keys		Troisième	,,	,,	Cornwall	City of London	J. Taylor	,, 9	1 00
Thomas Marotte		Deuxième	1870	,,	Nou.-Brunswick.	Prince of Wales	W. M. Smith	Juin 17	1 00
S. J. Wilson		"	1870	,,	,,	Rothesay Castl	,,	,, 17	1 00

MÉCANICIENS DE BAT. À VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1870, etc.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre des renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel a servi en dernier lieu	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Droits.
									$ cts.
J. A. Lyons		Seconde	1870 60 jrs.	1re lic.	Nou-Brunswick.	H. Nalse	W. M. Smith	Juin 14	1 00
A. B. Allen		,,	,,	,,	,,	Telegraph	,,	,, 22	1 00
J. J. Wright		,,	,,	,,	Toronto	Pilot, Angleterre	S. Risley	,, 20	1 00
J. H. Hungerford		Première	1870	,,	,,		,,	Juill. 28	1 00
J. Flanigan	Seconde		1865	5		Minnie Hall	Bur. de l'I. B. à V.	,, 28	1 00
M. McFarlane	,,		1862	8	Collingwood	S. Risley	,,	,, 30	1 00
Francis Young	Limitée	Troisième	1870	1ère lic.	Owen Sound	Francis Smith	,,	,, 20	1 00

St. Jean, Nouveau-Brunswick, 2 septembre 1870.

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre des renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steamer sur lequel a servi en dernier lieu	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Droits.
John Carrick	Seconde		1869	3	St. Jean	Sunbury, Remorqueur	Bur. de l'I. B. à V.	Septembre 2	1 00
Herman Allan		Seconde	1870	1ère lic.	,,	Tiger, "	,,	,, 2	5 00
Alex. McMurray	Seconde		1869	2	,,	Oliver, bat. à vapeur	,,	,, 2	1 00
Charles Cox	,,		1869	2	,,	Fawn "	,,	,, 2	1 00
Alex. Eddy	,,		1869	2	,,	May Queen	,,	,, 2	1 00
William Pratt		Première	1869	2	,,	Hiram Perry	,,	,, 2	1 00
M. McAlier	Première		1869	2	,,	Lady Colbrook	,,	,, 2	1 00
John Porter	Seconde		1869	2	,,	Lincoln, remorqueur	,,	,, 2	1 00
Alex. Wilson	Première		1869	2	,,	Emperor	,,	,, 2	1 00
John Ross	,,		1869	2	,,	City of St. John	,,	,, 2	1 00
Alonzo B. Allen		Seconde	1870	1ère lic.	,,	Telegraph	W. M. Smith	,, 2	5 00
James B. Sinclair	Première		1869	2	,,	Rothesay	Bur. de l'I. B. à V.	,, 3	1 00
. Sinclair	Seconde		1869	2	,,	,,	,,	,, 3	1 00
David Mays		Première	1869	2	,,	Ada G	,,	,, 3	1 00
H. E. Tapley	Seconde		1869	2	,,	Spec, remorqueur	,,	,, 3	1 00
George Haddow		Première	1868	2	,,	Busy Bee ,,	,,	,, 3	5 00
Robert McEwan		,,	1869	2	,,	Victor ,,	,,	,, 3	1 00
Alex. Wilson, jun.		,,	1870	1ère lic.	,,	Alida ,,	,,	,, 3	5 00
Hugh McAfee		Seconde	1869	2	,,	Lion ,,	,,	,, 3	1 00
A. Close		Première	1868	2	,,	Daisy ,,	,,	,, 5	1 00
John Ritalleck		,,	1870	1ère lic.	,,	Empress ,,	,,	,, 5	5 00
J. A. Lyons		Seconde	1870	,,	,,	T. Valse ,,	,,	,, 5	5 00
David McHane	Seconde		1868	2	,,	Onongondy	,,	,, 5	2 00
Henry A. Hathaway	Première		1868	2	,,	Empress	,,	,, 5	1 00
Robert Porter	Seconde		1868	2	,,	David Weston	,,	,, 5	1 00

Martin Knowlin		Première	1870	1ère lic.	Frédéricton	Ann Augusta	„	„	5	5 00
E. McAllier	Seconde		1868	2	St. Jean	Lady Colbrook	„	„	5	1 00
John Welsh	“		1868	2	„	Dct, remorqueur	„	„	5	1 00
John Knox	“		1868	2	„	Sultan	„	„	5	1 00
William Robson		Troisième	1869	1	„	Relief	„	„	5	1 00

Frédéricton, 6 septembre 1870.

John Cristie	Seconde		1868	2	Frédéricton	Gazelle	Bur. de l'I. B. à V.	Septembre	6	1 00
Jesse Matthews	“		1868	2	„	Ida Whitier	„	„	6	1 00
William Elliott		Première	1868	2	„	Highlander	„	„	6	1 00
P. Stevenson		“	1869	2	„	Olive	„	„	6	1 00
William Atkinson		Troisième	1869	1	„	Marysville	„	„	6	1 00
J. H. Gill		Première	1868	2	„	New Dominion	„	„	6	1 00
Justus Gill		Troisième	1868	2	„	„	„	„	6	1 00
J. Austin Gill		“	1868	2	„	42 A	„	„	6	1 00
James Turner	Première		1868	2	Shédiac	St. Lawrence	„	„	2	1 00
John Bradbury		Première	1870	1ère lic.	„	„	„	„	2	5 00

Pictou, 8 septembre 1870.

James Webster	Seconde		1868	2	Pictou	Dragon	Bur. de l'I. B. à V.	Septembre	8	1 00
John Cumming	“		1868	2	„	Prince of Wales	„	„	8	1 00
William Frail		Première	1868	2	„	„	„	„	8	1 00
John Anderson	Troisième		1869	2	„	Tiger	„	„	8	1 00
Robert Russell	“		1869	2	„	East Riding	„	„	8	1 00
William Sweeton	Seconde		1868	2	„	May Flower	„	„	8	1 00
Angus McDonald		Seconde	1869	1	„	Plato	„	„	8	1 00
Alex. McDonald		Troisième	1870	1ère lic.	„	Chemin de fer de marine	„	„	9	5 00
X. Cumming	Seconde		1868	2	St. Jean			„	6	1 00

Halifax, 12 septembre 1870.

William Norton	Troisième		1868	2	Halifax		Bur. de l'I. B. à V.	Septembre	12	1 00
George Webber	“		1868	2	„		„	„	12	1 00
William Pearce	“		1868	2	„		„	„	12	1 00
A. Pearce	Seconde		1868	2	„		„	„	12	1 00
Duncan Gunn	Première		1868	2	„	M. A. Starr	„	„	12	1 00
J. G. Gossip		Première	1868	2	„	“	„	„	12	1 00
A. Ritchie		“	1868	2	„	H. Hooser	„	„	12	1 00

Toronto.

Richard Rankin		Troisième	1870	1ère lic.	Dresden	J. S. Noyes	S. Risley	Septembre	30	1 00
J. E. Healey		Première	1870	“	Goderich	William Seymour	„	„	30	1 00
F. Pringle	Limitée	Troisième	1870	“	Michigan	Mary Ward	„	Octobre 17		1 00
T. McAffrey	Seconde		1868	2	Ogdensburg	Athenian	Bur. de l'I. B. à V.	Janvier 1er		2 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 30 septembre 1870, etc.—*Suite.*

NOM DU MÉCANICIEN.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien	Année de l'examen.	Nombre des renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Droits.
									$ cts.
J. Keys	....	Troisième	1870	1ère lic.	Cornwall	City of London	J. Taylor	Juillet 9	1 00
John Howard	Seconde	....	1868	2	Sackett's Harbor	Abyssinian	Bur. de l'I.B. à V.	Janvier 1er	2 00
Joseph Dimmers	....	Troisième	1870	1ère lic.	Sorel	Monitor	J. Taylor	Août 4	1 00
John Simmons	....	"	1870	1	Ile des Jardins	John A. McDonald	,,	Avril 26	1 00
William Hurst	....	Seconde	1870	2	Barrifield	Nile	,,	Mars 30	1 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1870, etc.—*Suite.*

NOM DU MÉCANICIEN.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien	Année de l'examen.	Nombre des renouvellements.	Lieu de résidence.	Nom du steam. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui a été examiné.	Date du certificat.	Droits.
A. McArthur	....	Troisième	1870	1	Ile des Jardins	Hercules	J. Taylor	Juin 10	1 00
J. H. Dixon	....	,,	1870	2	,,	Wellington	,,	Avril 26	1 00
John Simmons	....	,,	1870	2	,,	John A. McDonald	,,	"	1 00
John J. Purcell	....	Seconde	1870	Pas de li.	Elgin	Frances	,,	Septembre 2	1 00
John McDonald	....	,,	1870	1	Williamstown	Adolphus	,,	Juin 30	1 00
Owen Kendillon	....	,,	1870	1	Québec	Simon Davis	,,	,, 13	1 00
Kingston, 1er novembre 1870.									
John P. Purcell	....	Seconde	1870	2d ex.	Crawley Sud	Frances	Bur. de l'I.B. à V.	Novembre 1er.	5 00
Daniel Mayden	Troisième	....	1867	4	Bedford Mills	Elswood	,,	,,	1 00
Henry Purvis	,,	....	1868	3	Kingston	N. T. Robb	,,	,,	1 00
F. Therriault	Seconde	....	1866	5	Ile des Jardins	City of Hamilton	,,	,,	1 00
James Hickey	,,	....	1862	9	,,	William	,,	,,	1 00
J. Johnston	Troisième	....	1866	5	,,	Hiram Calvin	,,	,,	1 00
James Gillie	....	Troisième	1869	2	,,	,,	,,	,,	1 00
Olivier Prieur	....	Seconde	1868	3	,,	City of Hamilton	,,	,,	1 00
Thomas O'Reilly	Troisième	....	1865	6	,,	J. A. McDonald	,,	,,	1 00
Peter McNamee	Limitée	Troisième	Pour 1871	1re lic.	Perth	Elswood	,,	,,	5 00
William Johnston	Seconde	A été promu	1864	7	Ile des Jardins	Employé à l'atelier	,,	,,	1 00
Thomas Corrigan	Troisième	....	1867	4	Ottawa	Robert Anglin	,,	,,	1 00
Alex. Milne	Seconde	....	1862	9	Kingston	Watertown	,,	,,	1 00
James O'Reilly	Troisième	Promu	1867	4	Ile des Jardins	Wellington	,,	,,	8 00
Peter Murphy	....	Seconde	1868	3	Kingston	Elévateur	,,	,,	6 00
Charles Dawson	Troisième	....	1867	4	Belleville	Ellen Jeffers	,,	,,	1 00

David Donelly	"		1863	8	Kingston	Pierrepont	”	” 1	1 00
William Hurst		Seconde	1870	1	"	Remorqueur Nile	”	” 1	6 00
James Quigley		Première	1868	3	"	do Clyde	”	” 1	1 00
George Henderson		Seconde	1869	2	"	do do	”	” 1	3 00
William Derry	Troisième		1869	2	"	do Raftsman	”	” 1	5 00
John Redmen		Troisième	1870	1ère lic.	Belleville	Ellen Redair	”	” 2	5 00
Francis Munro	Seconde		1862	9	Ile des Jardins	Hercules	”	” 2	1 00
William Kelley		Seconde	1868	3	"	William	”	” 2	1 00
John B. Dickson		Troisième	1870	1ère lic.	"	Wellington	”	” 2	6 00
Duncan McCraig	Troisième		1865	6	Châteauguay	Jessie Abbey	”	” 2	1 00
J. W. Leslie	Seconde		1860	11	Montréal	Propulseur Magnet	”	” 2	1 00
William Finnican	"		1864	7	Augusta Nord	Kingston	”	” 2	1 00
Maurice Payette	Troisième		1865	6	Montréal	do	”	” 2	1 00
Thomas Barton		Troisième	1869	1	Kingston	Sans emploi	”	” 2	1 00
S. Sullivan	Seconde		1860	11	"	Banshee	”	” 2	1 00
William F. Robinson		Première	1868	3	"	Quail	”	” 2	1 00
Alex. Rochefort		"	1867	4	"	Mill	”	” 2	5 00
Robert McBride	Troisième		1863	8	"	Baie de Quinté	”	” 2	1 00
William Sullivan		Première	1868	3	"	Elévateur Chaffy	”	” 2	1 00
George Barrow	Seconde		1868	3	"	Propulseur St. Lawrence	”	” 2	2 00
James Davis	Première		1861	10	"	Canonnière Rescue	”	” 2	1 00
Duncan McInnes		Troisième	1870	1ère lic.	"	do	”	” 2	5 00
John Bonnar		Première	1866	5	Belleville	Prince Edward	”	” 2	1 00
P. Cournatin		"	1868	3	Montréal	John Greenway	”	” 2	1 00
John McEwan		"	1870	1ère lic.	Kingston	Carlyle pro tem	”	” 2	5 00
William E. Swales	Seconde		1863	8	"	Baie de Quinté	”	” 2	1 00
John Booth	"		1861	10	Dundas	Rochester	”	” 2	1 00
John Doran	"		1860	11	Kingston	Carlyle	”	” 2	1 00
James Gallivan	Troisième		1865	6	"	Elévateur	”	” 2	1 00
Isaac Jameson		Première	1869	1	"	H. M. Mixer	”	” 2	1 00
Laurence O'Brien	Troisième		1865	6	"	Rose	”	Pour 1871. Janvier 1	1 00
H. Robertson	Seconde		1866	5	"	Clyde	”	” 1	5 00
John Arnold		Première	1869	2	"	Pierrepont	”	” 1	5 00
Edward Yorke	Troisième		1870	1ère lic.	Brockville	Sans emploi	”	” 1	1 00
Joseph Key		Troisième	1870	"	Cornwall	Highlander	”	Novembre 3	6 00
Thomas Smith	Troisième		1862	9	Ile des Jardins	do	”	” 3	1 00
Patrick Power		Première	1870	1ère lic.	Kingston	Elévateur	”	” 3	5 00
Jacob Matthews		Seconde	1869	1	"	Moulin de Robinson	”	” 3	1 00
Philip Murphy		Première	1869	2	Newbury	Nile	”	” 3	1 00
Patrick Flannigan		Troisième	1869	1	Kingston	Propulseur Swan	”	” 3	1 00
John Hamilton		Seconde	1868	2	"	Hercules	”	” 3	5 00
John Simmons		Troisième	1870	1ère lic.	Ile des Jardins	J. A. McDonald	”	” 3	6 00
William Plum		"	1870	"	Kingston	Sans emploi	”	” 3	5 00
William Milne	Troisième		1864	7	"	do	”	” 3	1 00
					Montréal.				
G. W. Pangoon	Troisième		1864		Trois Rivières		”	” 4	1 00
James Quig	Seconde		1860		Châteauguay	Salaberry	”	” 4	1 00
Samuel Quig	"		1862		"	Richelieu	”	” 4	1 00
Thomas Wadsworth	"		1862		Hamburg	Corinthian	”	” 4	2 00

MÉCANICIENS DE BAT. À VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1870.—*Suite.*

Nom du Mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre du renouvellement.	Lieu de résidence.	Nom du bat. sur lequel a servi en dernier lieu	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires. $ cts.
William Fréchette		Première	1868	3	Québec	Castor	Bur. de l'I. B. V.	Novembre 4	5 00
Pierre St. Michel		"	1870	1ère lic.	Sorel	Moulins de McCarthy	"	" 4	1 00
J. Arcand		"	1869	2	"	Québec	"	" 4	1 00
Antoine St. Pierre		Seconde	1870	2	Trois-Rivières	Monasish	"	" 4	1 00
Peter Laberge		Troisième	1870	1ère lic.	St. Athanase	Lawrence	"	" 4	5 00
Louis Savariat		Seconde	1868	2	Longueuil	Delisle	"	" 4	5 00
Félix St. Martin		Troisième	1870	1ère lic.	Sorel	Messenger	"	" 4	2 00
Ernest Castonguay		"	1870	"	St. Pierre les Bec.	Relief	"	" 4	5 00
Simon Thériault	Troisième		1860	11	Pointe-Lévis	McKenzie	"	" 4	5 00
Pierre Leblanc		Première	1868	3	St. Grégoire	St. Paul	"	" 5	1 00
Servant Dumas	Seconde		1860	11	Sorel	L'Assomption	"	" 5	1 00
Michel Leclerc	"		1860	11	"	Berthier	"	" 5	1 00
Raphaël Lussier	"		1860	11	"	Fire Fly	"	" 5	1 00
Thos. Matthews	"		1860	11	"	Sans emploi	"	" 5	1 00
Mathias Ducas	"		1864	7	"	Remorqueur Star	"	" 5	1 00
Narcisse Ledou	"		1860	11	"	" William	"	" 5	1 00
Isaac Gendron	Troisième		1867	4	"	Bat. à pass. Notre-Dame.	"	" 5	1 00
Jean Matte	Seconde		1860	11	"	" Canada	"	" 5	1 00
Raphaël Cherrier	"		1860	11	"	Remorqueur Messenger	"	" 5	1 00
Pierre Lecroix	Troisième		1865	6	Trois-Rivières	" Hercules	"	" 5	1 00
Antoine St. Martin	Seconde		1865	6	Sorel	Sans emploi	"	" 5	1 00
Pierre Ellenbury	Troisième		1865	5	"	Moulin	"	" 5	1 00
Pierre Mellotte	"		1866	11	"	Remorqueur King Bird	"	" 5	1 00
Wm. Leclair	"		1865	6	"	B. à pass Rivière du Loup	"	" 5	1 00
Louis Riendeau	"		1864	7	"	Remorqueur Castor	"	" 5	1 00
Edouard Denis	"		1866	5	"	" Hope	"	" 5	1 00
Noël Baudette	"		1867	4	"	" Mark	"	" 5	1 00
Francis Lacroix	"		1860	11	"	" Monassish	"	" 5	1 00
Henry Brulle			1869	2	"	" Whitehall	"	" 5	1 00
Wm. Thorpe		Première	1870	1ère lic.	Ottawa	City of Ottawa	"	" 5	8 00
Léon Rivet	Seconde		1860	11	Montréal	Sans emploi	"	" 5	3 00
Edouard Marchand	Seconde		1864	7	Kingston	City of Ottawa	"	" 5	1 00
Olivier Lamothe	Troisième		1864	7	Trois-Rivières	Romorqueur Excelsior	"	" 5	1 00
John Finican	"		1868	2	Prescott	Abyssinian	"	" 5	5 00
Michel Shakley		Troisième	1870	1ère lic.	Montréal	Dragueur	"	" 5	5 00
Charles Gendron		Première	1868	"	Sorel	Carillon	"	" 5	5 00
Jérôme Payette	Seconde		1860	11	Montréal	La prairie	"	" 5	1 00

Alex. Tudor	Troisième		1866	7	Lachine	Spartan	,,	,,	5..	1 00
J. G. Winter	,,		1870	1ère lic.	Chatham	Mary Ward	,,	,,	5..	5 00
Michel Sheridan		Troisième	1870	,,	Sorel	Montréal	,,	,,	5..	1 00
Steven Beausolier	Troisième		1860	2	Montréal	Cariboo	,,	,,	5..	5 00
Placide Robert	,,		1864	7	Sorel	L'Etoile	,,	,,	5..	1 00
Louis Lacombe	,,		1860	11	,,	Berthier	,,	,,	5..	1 00
Alex. Martin	,,		1860	11	,,	Remorqueur Montréal	,,	,,	5..	1 00
Louis Lacroix	,,		1864	7	Trois-Rivières	Traversier Ellen	,,	,,	5..	1 00
Francis Allard	,,		1869	2	Sorel	Remorqueur Montréal	,,	,,	5..	1 00
Alexis Ducharme	,,		1865	6	,,	,, Fashion	,,	,,	5..	1 00
Louis Arsin, fils	,,		1866	5	,,	Sans emploi	,,	,,	5..	1 00
Louis Arsin, père	,,		1860	11	,,	Richelieu	,,	,,	5..	1 00
A. Thibodeau	,,		1869	2	,,	Remorqueur Star	,,	,,	5..	1 00
Pierre Trempe	,,		1865	6	,,	,, Champion	,,	,,	5..	1 00
A. Charbonneau	Seconde		1869	1	,,	Trois-Rivières	,,	,,	5..	1 00
James Murray	,,		1860	11	Kingston	Spartan	,,	,,	5..	1 00
Edw. Champagne	,,		1860	11	Montréal	Renaud	,,	,,	5..	1 00
J. H. Leslie	,,		1860	11	,,	Remorqueur Magnet	,,	,,	5..	1 00
A. McBride	,,		1863	8	,,	Champion	,,	,,	5..	1 00
Jn. Burgess	Première		1860	11	Sorel	Meteor	,,	,,	5..	2 00
J. Alexander	Troisième		1865	6	,,	St. Helen	,,	,,	5..	1 00
A. Blondin	,,		1861	10	Montréal	Remorqueur Minx	,,	,,	5..	1 00
Gaspard LaDouceur		Troisième	1870	1ère lic.	St. André	Beaver	,,	,,	7..	5 00
F. Chapdelaine	Première		1860	11	Sorel	Remorqueur Canada	,,	,,	7..	2 00
J. R. Ecroyd	Seconde		1870	1ère lic.	Montréal	Sans emploi	,,	,,	7..	5 00
Andrew Mill		Première	1870	1ère lic.	Trois-Rivières	"	,,	,,	7..	5 00
Oliver Gillespie	Troisième		1866	5	Cornwall	British America	,,	,,	7..	5 00
Francis Chapdelaine		Troisième	1870	1ère lic.	Sorel	Canada	,,	,,	7..	1 00
Joseph Denis		Seconde	1868	2e ex.	,,	Fashion	,,	,,	7..	5 00
Edward Francouer		Première	1868	,,	Lachine	Prince of Wales	,,	,,	7..	5 00
François Roy		,,	1869	,,	Trois-Rivières	Aurora	,,	,,	7..	5 00
Moïse Roy	Seconde		1860	11	Montréal	Alliance	,,	,,	7..	5 00
Edmond Roy		Troisième	1870	1ère lic.	,,	Sans emploi	,,	,,	7..	1 00
William Black	Troisième		1869	2e ex.	,,	Passport	,,	,,	7..	5 00
Edward Graham		Troisième	1870	1ère lic.	,,	,,	,,	,,	7..	5 00
Francis Gendron	Seconde		1860	11	Sorel	Carillon	,,	,,	7..	5 00
Thomas Ryan	,,		1860	11	Montréal	Prince of Wales	,,	,,	7..	1 00
Michel Gervais	,,		1861	10	Sorel	Montréal	,,	,,	7..	1 00
Augustin Laflèche	,,		1860	10	,,	Terrebonne	,,	,,	7..	1 00
J. B. Matte	Troisième		1865	6	,,	Québec	,,	,,	7..	1 00
Charles Matte	Seconde		1860	11	,,	Whitehall	,,	,,	7..	1 00
Peter Dunn	Première	Seconde	1863	8	,,	Montréal	,,	,,	7..	1 00
X. Jean Marie		Première	1869	2	,,	Hope	,,	,,	7..	1 00
Joseph Denis	Seconde		1864	7	,,	Sans emploi	,,	,,	7..	1 00
Sable Ferrier	Troisième		1860	11	,,	Maskinongé	,,	,,	7..	1 00
Alfred Gignac	,,		1867	4	,,	Canada	,,	,,	7..	1 00
X. Charboneau	Seconde		1860	11	,,	Québec	,,	,,	7..	1 00
Prosper Piché	Troisième		1868	3	Montréal	Moulin de Mullin	,,	,,	7..	1 00
Gesserin Langlois	,,		1865	6	,,	Scierie	,,	,,	7..	3 00
George Cockraine	,,		1868	6	Prescott	East	,,	,,	7..	1 00
Henri St. Arnaud	,,		1867	4	Sorel	Mac	,,	,,	7..	1 00

MÉCANICIENS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1870, etc.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien	Année de l'examen.	Nombre du renouvellement.	Lieu de résidence.	Nom du bat. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire.
									$ cts.
				Québec, 9 novembre 1870.					
Victor Charland		Seconde	1870	2e ex.	St. Jean-Deschaillons	Clyde	Bur. de l'I. b. à V.	Novembre 9	5 00
Zozine Gingras		Troisième	1870	1ère lic.	Champlain	Anglesea	,,	,, 9	5 00
Jn. Ball	Troisième.		1868	2e ex.	Québec	Pollin Dolphin	,,	,, 9	5 00
Pierre Audet	,,		1860	11	Pointe Lévis	Remorqueur Mass	,,	,, 9	1 00
J. Lapointe		Première	1868	3	,,	,,	,,	,, 9	1 00
Jn. Bolduc	Licence limitée.	Première	1868	3	,,	Remorqueur Powerful	,,	,, 9	1 00
Edward Mary	Première		1860	9	,,	,, Arctic	,,	,, 9	1 00
Napoleon Ouellet		Première	1868	2e ex.	Ste. Croix	,, M. Stevenson	,,	,, 9	5 00
Mazene Lamatte		Seconde	1869	1	St. Antoine	,, St. Roche	,,	,, 9	1 00
Levis Dennis		,,	1868	3	St. Appollinaire	,, Maid D'Orleans	,,	,, 9	1 00
Jean Samson		Troisième	1870	1ère lic.	Pointe Lévis	,, Rambler	,,	,, 9	5 00
Isaie Lemai	Troisième		1866	5	Lotbinière	Bat. à pass. Eugénie	,,	,, 9	1 00
Michel Fortier	Lic. lim. -Rem.	Seconde	1869	1		Armada	,,	,, 9	1 00
Elizée Rousseau	Troisième		1860	11	Pointe Lévis	St. Louis	,,	,, 9	1 00
Toussaint Therriaut	,,		1867	4	,,	Pointe Lévis	,,	,, 9	1 00
Mathias Lemai	,,		1860	11	St. Antoine	St. Antoine	,,	,, 9	1 00
Olivier Langlois	Lic. lim.—Rem.	Seconde	1869	1	Pointe Lévis	Remorqueur Fairy	,,	,, 9	1 00
Joseph Lapointe	Seconde		1860	11	,,	Remorqueur Express	,,	,, 9	1 00
Joseph Cayen	,,		1860	11	Portneuf	Portneuf	,,	,, 9	1 00
François Thivierge	Troisième		1868	3	St. François	Notre-Dame	,,	,, 9	1 00
François Lahaye	Seconde		1860	11	Bienville	Bat. à pass. Powerful	,,	,, 9	1 00
Alfred Roy		Première	1869	1	Pointe Lévis	Remorqueur Providence	,,	,, 9	1 00
Elizée Rousseau		,,	1868	3	St. Appollinaire	Scierie	,,	,, 9	1 00
B. Fithain	Première		1860	11	Pointe Lévis	M. Stevenson	,,	,, 9	1 00
Ubald Lamotte	Troisième		1866	4	St. Antoine	Remorqueur St. Roch	,,	,, 9	1 00
C. Echenbury	,,		1860	11	Pointe Lévis	Bat. à passagers Queen	,,	,, 9	1 00
Louis Moreau		Seconde	1870	2	,,	Remorqueur Mass	,,	,, 9	5 00
Honoré Dusère	Seconde		1860	11	,,	,, Magnet	,,	,, 9	1 00
Zéphirin Amelin		Troisième	1869	1ère lic.	Champlain	,, McKenzie	,,	,, 9	1 00
Octave Lamotte		,,	1871	,,	Ste. Croix	,, St. George	,,	,, 9	5 00
Ferdinand Dennis		,,	1871	,,	Pointe Lévis	,, Lévis	,,	,, 9	5 00
Ferdinand Piche		,,	1869	,,	Portneuf	Mary	,,	,, 9	1 00
X. Garneau	Troisième		1860	11	St. Antoine	Lotbinière	,,	,, 9	1 00
Siméon Delisle	Seconde		1860	11	Pointe Lévis	Tiger	,,	,, 9	1 00
Urbain Lacroix	,,		1860	11	,,	Pointe Lévis	,,	,, 9	1 00

Edouard Auger		Seconde	1868	2e ex.	"	Tadousac	,,	,,	10.	5 00
Michel Dion	Seconde		1860	11	"	Québec	,,	,,	10.	1 00
Stephen Carroll	Première		1860	11	Québec	Druid	,,	,,	10.	1 00
Germain Côté		Première	1869	1	Pointe Lévis	Remorqueur City	,,	,,	10.	1 00
Naaire Cayen		"	1868	2	Ste. Croix	Napoléon	,,	,,	10.	1 00
Honoré Bolduc	Troisième		1860	11	B.trav.St.George	Pointe Lévis	,,	,,	10.	1 00
François Thibault		Première	1867	4	Sorel	Meteor	,,	,,	10.	2 00
Réné St. Hilaire		"	1868	3	Pointe Lévis	Kate	,,	,,	10.	1 00
Thomas Milne		"	1868	3	Québec	Fabrique de caoutchouc	,,	,,	10.	1 00
Eustache Hoode		"	1868	3	Pointe Lévis	Remorqueur Midge	,,	,,	10.	1 00
Ignace St. Pierre	Troisième		1860	11	"	Maid of Orleans	,,	,,	10.	1 00
Edmond Lafleur	Seconde		1860	11	St. Antoine	Ste. Croix	,,	,,	10.	1 00
Eugène Castin		Première	1868	3	Pointe Lévis	Sans emploi	,,	,,	10.	1 00
Pierre Morin	Troisième		1860	11	"	St. Nicolas	,,	,,	10.	1 00
Louis Lamotte	Seconde		1860	11	St. Nicolas	Natinar	,,	,,	10.	1 00
Wildbrod Lacroix	,,		1860	11	Pointe Lévis	New Dominion	,,	,,	10.	1 00
Michel Ankin	,,		1860	11	St. Antoine	Remorqueur Fire Fly	,,	,,	10.	1 00
James Lamontagne	,,		1860	11	Pointe Lévis	Georgia	,,	,,	11.	1 00
H. Lafleur	,,		1860	11	St. Antoine	Napoleon III	,,	,,	11.	1 00
Phidne. Carbonneau	,,		1860	11	Pointe Lévis	Rescue	,,	,,	11.	1 00
Octave Filteau	,,		1860	11	"	Lord Elgin	,,	,,	11.	1 00
Michel Fréchette	,,		1860	11	St. Nicolas	St. Andrews	,,	,,	11.	1 00
Michel Lapointe		Première	1868	2	Pointe Lévis	Moulin à scier	,,	,,	11.	1 00
Joseph Lachance		Troisième	1870	1ère lic.	Sorel	Montréal	,,	,,	11.	5 00
Théophile Dion		Première	1869	1	Etchemin	Moulin à scier	,,	,,	11.	1 00
Michel Flamand		"	1869	1	Pointe Lévis	Conqueror	,,	,,	11.	1 00
Alex. Samson	Troisième		1860	11	"	Remorqueur Mars	,,	,,	11.	1 00
Réné Lord	"		1868	3	Lotbinière	Voyageur	,,	,,	11.	1 00
Réné Dupère	Seconde		1860	11	St. Nicolas	Sans emploi	,,	,,	11.	1 00
Hercule Arcand	"		1860	11	Portneuf	Etoile	,,	,,	11.	1 00
X. Tanguay	Troisième		1860	11	Pointe Lévis	St. Charles	,,	,,	11.	1 00
Joseph Rolph	Seconde		1867	4	Québec	Druid	,,	,,	11.	1 00
Jean Cayen	"		1860	11	"	Rescue	,,	,,	11.	1 00

Ottawa, 14 *novembre* 1870.

Francois Belleis		Première	1870		Montréal	Mary Ann	Thos. Fessenden.	Avril	30	3 00
John Smith		"	1870		"	Magnet	"	"	22	3 00
Timothy Gento	Seconde		1860	11	Ottawa	Shickluna	Bur. de l'I. B. à V.	Novembre	14.	3 00
John McNeil		Seconde	1861	2	"	,,	J. Taylor	,,	14.	5 00
Joseph Dennis		Troisième	1870	1ère lic.	"	Québec	"	,,	14.	6 00
George Bothwell		Seconde	1870	"	Durham	Oak	Thos. Fessenden.	,,	14.	3 00
Louis Ladouceur		"	1870	"	St. André	Boston	,,	,,	14.	3 00
Joachim Bellefeuille		"	1870	"	Beauharnois	Ottawa	,,	,,	14.	3 00
Naptalie Lapine		"	1870	"	Carillon	Canada	,,	,,	14.	3 00
Jeffery Powers	Troisième		1866	5	Ottawa	Queen of the Isle	,,	,,	14.	1 00
David McLean	"		1869	2	Aylmer	Pontiac	Bur. de l'I. B. à V.	,,	14.	5 00
James Hughes	Seconde		1862	9	Port du Fort	Allumette	,,	,,	15.	1 00
Alfred Charbonneau	"		1862	9	Sorel	Emerald	,,	,,	15.	3 00
Robert Haliday		Première	1869	1	Prescott	Snow Bird	,,	,,	15.	1 00

MÉCANICIENS DE BAT. À VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1870.—*Suite.*

Nom du Mécanicien.	Classe du mécanicien.	Class de l'aide-mécanicien.	Année de l'examen.	Nombre du renouvellement.	Lieu de résidence.	Nom du bat. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraires.
									$ cts.
Peter Lemaire	Seconde		1867	4	Prescott	Prescott	Bur. de l'I.B. à V	Novembre 15.	1 00
Thomas McElroy		Première	1867	4	Ottawa	Alexander	"	" 15.	1 00
Jos. Marchand	Troisième		1867	4	Champlain	Victoria	"	" 16.	1 00
George Minische	Seconde		1862	9	Montréal	Passport	"	" 16.	1 00
James Dinnegan	"		1862	9	Prescott	Ann Sisson	"	" 16.	1 00
J. B. Touter	Troisième		1860	11	Sorel	Rivière du Loup	"	" 16.	1 00
Joseph Mignette		Seconde	1868	3	Rivière du Loup	Taylor	"	" 16.	1 00
John Fortier	Troisième		1861	10	Sorel	"	"	" 16.	1 00
Edmund Delair	"		1862	9	"	Sans emploi	"	" 16.	1 00
James Sharpe	Seconde		1865	6	Wellington Sqre.	Artic	"	" 16.	1 00
Russell Nash		Troisième	1870	1ère lic.	Morris Bay	Enterprise	"	" 16.	5 00
John Smith		Seconde	1870	2e ex.	Cornwall	Ann Sisson	"	" 16.	5 00
A. Goulet	Troisième		1864	7	Aylmer	Monitor	"	" 16.	1 00
Toronto, 19 novembre 1870.									
James H. Kelly	Troisième		1864	7	Brockville	Ida Burton	Bur. de l'I.B. à V.	Novembre 19.	
Andrew Williamson		Seconde	1869	1	Petrolia	Henry Prince	"	" 21.	1 00
Angus Turner	Troisième		1865	2	Collingwood	Fred. Hotchkiss	"	" 21.	2 00
Charles Ross		Troisième	1869	1	Renfrew	Snow Bird	"	" 21.	1 00
Wm. Kennedy	Troisième		1866	5	Toronto	Magnet	"	" 22.	1 00
Walter Mineilly	Première		1860	11	Niagara	City of Toronto	"	" 22.	1 00
James McQuade	Seconde		1864	7	Collingwood	Geo. Watson	"	" 22.	1 00
Hamilton, 23 novembre 1870.									
James Reynolds		Première	1869	2e ex.	Dundas	Argyle	Bur. de l'I.B. à V.	Novembre 23.	5 00
John McKee		Troisième	1870	"	"	Remorqueur Wales	"	" 23.	6 00
John McKee		Seconde	1871	"	"	"	"	" 23.	5 00
Hugh Morrison		Première	1870	1	"	Ontario	"	" 23.	1 00
Moses Blondin			1866	4	Lachine	Indian	"	" 23.	1 00
George White		Seconde	1870	1ère lic.	Bellewart	1er méc. sur l'Hathaway.	"	" 24.	5 00
William Cunningham		Troisième	1869	2	Hamilton	Indian	"	" 24.	5 00
Samuel Malcolmson	Troisième	Licence limitée.	1869	2	"	Arcadia	"	" 24.	5 00

Ste. Catherine, 25 *novembre* 1870.

Thomas Pettigrew	Troisième		1869	1	Argus	Chicora		Novembre	25.	1 00
John Dunnigan	Seconde		1863	8	Prescott	Oregon	,,	,,	25.	1 00
John Tomkin		Troisième	1870	1ère lic.	Port Stanley	Chickluna	S. Risley	,,	25.	5 00
O. P. St. John	Troisième		1868	1	Ste. Catherine	,,	,,	,,	25.	1 00
George Mitchell	,,		1867	4	Port Dalhousie	Norris	,,	,,	25.	1 00
Charles Swanson		Seconde	1870	1	Belle Ewart	Emily Dunham	,,	,,	25.	6 00
James McMaugh	Seconde		1865	6	Ste. Catherine	America	Bur. de l'I. b. à V.	,,	26.	1 00
Nelson Bush	Troisième		1864	7	Dunnville	W. S. Robbs	,,	,,	26.	1 00
Alfred Coons		Troisième	1870	1	Port Dalhousie	Remorqueur J. Norris	S. Risley	,,	26.	5 00
Edward C. Bacon		,,	1870	1ère lic.	Dunnville	Sans emploi	,,	,,	26.	5 00
Reuben Norcross		Seconde	1869	2	Port Colbourne	Remorq. Minnie Battle	Bur. de l'I. b. à V.	,,	28.	1 00
David Wilcox		Première	1867	4	,,	Cap. du Norcross	,,	,,	28.	1 00
Thomas Machar		Seconde	1870	2e ex.	Kingston	Enterprise	S. Risley	,,	28.	5 00
William Bampton		Première	1865	6	Port Robinson	Minerva	Bur. de l'I. b. à V.	,,	28.	1 00
William Ross		,,	1869	2	,,	J. H. Secord	,,	,,	28.	1 00
John Ross		,,	1868	3	,,	William Ross	,,	,,	28.	1 00
William Townsend	Troisième		1861	10	Port Dalhousie	Young Lion	,,	,,	28.	1 00
William McGuiness		Première	1869	2	Port Colbourne	J. R. Norcross	,,	,,	28.	1 00
N. H. Jones	Troisième		1862	8	,,	S. M. Carter	,,	,,	28.	1 00
J. N. Norcross	,,		1863	7	,,	J. Milan	,,	,,	28.	1 00
William Anderson		Seconde	1869	2	,,	Remorqueur Gordon	S. Risley	,,	28.	1 00
John Nelson O'Brien	Lic. limit.	Troisième	1870	1ère lic.	Port Robertson	Philo Beunch	,,	,,	28.	5 00
John Samson		Première	1869	2	Dunnville	Jessie	Bur. de l'I. b. à V.	,,	28.	1 00
Robert Cameron	Troisième		1864	7	,,	Dover	,,	,,	28.	1 00
Sooha Millar		Seconde	1869	1	,,	W. T. Ross	,,	,,	28.	5 00
William F. Faulds		,,	1869	2	Ste. Catherine	Europe	S. Risley	,,	28.	5 00
Alex. Ramsay	Troisième		1868	2	,,	Metamora	Bur. de l'I. b. à V.	,,	28.	1 00
William Calcott		Troisième	1868	2	,,	Shickluna	,,	,,	28.	1 00
Reuben Morrison		,,	1870	1ère lic.	Port Robinson	Adda Carter	S. Risley	,,	28.	5 00
Emerson Wright	Troisième		1868	3	Ste. Catherine	America	Bur. de l'I. b. à V.	,,	28.	1 00
James H. Taylor	Seconde		1863	8	,,	Enterprise	,,	,,	28.	1 00
Charles Linter	,,		1865	6	,,	Dalhousie	,,	,,	28.	1 00
James A. Mills		Troisième			,,	Dominion	S. Risley	,,	28.	8 00

Windsor, 1er *Décembre* 1870.

George Francombe	Première		1860	11	Windsor	Huron	Bur. de l'I. b. à V.	Décembre	1.	1 00
Christopher Lark	Troisième		1868	3	,,	,,	,,	,,	1.	1 00
Walter S. Fletcher	,,		1865	6	Ste. Catherine	Belle Taylor	,,	,,	1.	1 00
Addison Haywood		Seconde	1870	1ère lic.	Wallaceburg	Alex. Jones	,,	,,	1.	6 00
Henry Dunn		Première	1866	5	Chatham	Dominion	,,	,,	1.	2 00
Richard Rankin		Troisième	1870	1ère lic.	Dresden	J. S. Noyes	,,	,,	1.	5 00
David Sutherland	Seconde		1860	11	Chatham	Sans emploi	,,	,,	2.	2 00
Walter Hunter	Troisième		1865	6	Wallaceburg	Sweepstakes	,,	,,	2.	1 00
George Smith		Seconde	1869	2e ex.	,,	,,	,,	,,	2.	2 00
Robert Walt	Lic. lim.	,,	1870	1ère lic.	Chatham	Sans emploi	,,	,,	2.	5 00
David McDonald	Première		1866	5	Windsor	G. Western	,,	,,	2.	1 00
John Broderick		Seconde	1870	1ère lic.	Wallaceburg	Reindeer	,,	,,	2.	5 00

MÉCANICIFNS DE BAT. A VAP.—Examens et renouvellements pendant le trimestre expiré le 31 décembre 1870, etc.—*Suite.*

Nom du mécanicien.	Classe du mécanicien.	Classe de l'aide-mécanicien	Année de l'examen.	Nombre du renouvellement.	Lieu de résidence.	Nom du bat. sur lequel a servi en dernier lieu.	Par qui examiné.	Date du certificat.	Honoraire. $ cts.
Henry Odette		Première	1870	1ère lic.	Sarnia	Sea Gull	Bur. de l'I. b. à V.	Décembre 2	7 00
Patrick Fitzgibbon		Troisième	1869	1	,,	W. S. Spicer	,,	,, 2	1 00
Robert Reilly	Seconde		1863	8	,,	,,	,,	,, 2	1 00
J. D. McDonald	Lic. lim.	Seconde	1870	1ère lic.	Baby Point, P.O	J. S. Stoddart	S. Risley	,, 2	5 00
John Hammon	Seconde		1867	4	Windsor	G. Western	Bur. de l'I. b. à V.	,, 2	1 00
Joseph Craig	Troisième		1867	4	,,	,,	,,	,, 2	1 00
Joseph Park	,,		1865	4	,,	,,	,,	,, 2	1 00
Thomas Head	Seconde		1862	9	,,	Essex	,,	,, 2	1 00
William D. Sydney		Troisième	1868	2	,,	,,	,,	,, 2	1 00
William Noble	Troisième		1868	2e ex.	Ste. Catherine	Florence	,,	,, 2	5 00
William Batchelor		Seconde	1866	5	Chatham	Manitoba	,,	,, 2	1 00
Thomas Murphy	Troisième		1868	3	Kingston	Lilly Kerr	,,	,, 2	1 00
Isaac Dunham		Première	1868	2	Owen Sound	Champion	,,	,, 2	1 00

PRODUIT du droit de tonnage et des honoraires d'inspection payés par les bateaux à vapeur, etc., aux percepteurs de douane des ports ci-après dénommés pendant l'année expirée le 30 juin 1870—tel qu'il figure au crédit de leurs comptes pour la dite période.

ONTARIO.	$ cts.	$ cts.
Amherstburg	10 30	
Belleville	20 50	
Brockville	7 00	
Chatham	93 90	
Cobourg	58 20	
Colborne	50 20	
Cornwall	13 40	
Dundas	20 10	
Dunnville	127 20	
Goderich	12 70	
Hamilton	223 50	
Port-Hope	167 41	
Kingston	1,028 10	
London	85 60	
Morrisburg	8 00	
Napanee	9 20	
Ottawa	291 20	
Owen-Sound	133 80	
Pictou	43 60	
Prescott	19 60	
Rowan	26 20	
Sarnia	107 50	
Ste. Catherine	286 65	
Toronto	457 56	
do par S. Risley, président	1,190 00	
S. Risley, certificats et renouvellements	1,243 00	
Wallaceburg	96 20	
Windsor	322 30	
		6,152 92
QUÉBEC.		
Montréal	3,185 30	
Québec	1,402 50	
Trois-Rivières	88 40	
		4,676 20
NOUVEAU-BRUNSWICK.		
Chatham	18 40	
Frédéricton	134 90	
Newcastle	16 00	
Saint-Jean	882 00	
Saint-Etienne	Nil.	
Shédiac	101 60	
Woodstock	7 00	
		1,159 90
NOUVELLE-ECOSSE.		
Halifax	359 90	
Pictou	151 87	
Sydney	8 30	
Yarmouth	12 20	
		532 27
Total		$12,521 29

ETAT des dépenses du service de l'inspection des bateaux à vapeur pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

		$ cts.	$ cts.
Samuel Risley......	12 mois de salaire comme inspecteur, Ontario Ouest, au 30 juin 1870........	1,200 00	
W. M. Smith.......	12 mois de salaire comme inspecteur, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, au 30 juin 1870........	1,000 00	
X. Befort	12 mois de salaire comme inspecteur, Trois-Rivières, au 30 juin 1870........	800 00	
Jos. Samson........	9 mois de salaire comme inspecteur, Québec, au 31 mars 1870........	600 00	
Thomas Fessenden..	9 mois de salaire comme inspecteur, Montréal, au 31 mars 1870........	600 00	
Jos. Taylor	9 mois de salaire comme inspecteur, Ontario Est, au 31 mars 1870........	600 00	
			4,800 00
Samuel Risley......	Frais de voyage et imprévus........	972 55	
W. M. Smith.......	do do	904 37	
X. Befort	do do	70 50	
Jos. Samson........	do do	80 50	
Thos. Fessenden....	do do	173 70	
Jos. Taylor........	do do	176 89	
	Dépenses du bureau des inspecteurs........	220 67	
			2,599
			7,399 18
	Recettes de l'année expirée le 30 juin 1870, pour l'inspection des bateaux à vapeur........	....	12,521 29
	Excédant de la recette sur la dépense........	....	5,122 11

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

APPENDICE No. 10.

RAPPORT DU COMMISSAIRE DE LA POLICE DU PORT DE MONTREAL, PUISSANCE DU CANADA.

BUREAU DU COMMISSAIRE, POLICE DE LA PUISSANCE.
Montréal, 10 septembre 1870.

William Smith, écuyer,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre du 3 du courant, me demandant un compte-rendu complet des opérations de la police fluviale de Montréal, avec un tableau des recettes et des dépenses du service de ce corps pendant l'année fiscale, pour l'information du département, et afin aussi que ces pièces soient mises sous les yeux du parlement,—j'ai l'honneur de soumettre un état numérique des arrestations, etc., et un état des salaires et des autres dépenses ordinaires et extraordinaires pendant l'année fiscale qui a pris fin le 30 juin 1870.

Le corps a accompli la somme accoutumée d'opérations ordinaires; mais comme j'ai fait connaître amplement, dans le rapport que j'eus l'honneur de transmettre l'année dernière, ses différents devoirs, il est inutile de revenir là-dessus: qu'il me suffise de dire que l'effectif sur pied réduit s'est efforcé d'exercer une surveillance efficace sur les marchandises et les objets précieux qui se déposent continuellement, durant la saison, sur nos vastes quais, et de remplir les nombreux devoirs de police dont il est chargé pour la protection des intérêts maritimes dans le port.

Depuis le 18 juillet jusqu'au 30 novembre 1869, le corps s'est composé d'un constable en chef, de 4 sergents et de 20 hommes; après cette période, il a été réduit, en conformité des règles départementales, à la fermeture de la navigation, à 1 constable en chef et 2 sergents, puis porté de nouveau, à l'ouverture du fleuve, le 19 avril 1870, à son ancien complet de 25 hommes, qui ont été assermentés suivant l'acte 31e Victoria, chapitre 73; ce dernier effectif a été maintenu jusqu'à la fin de l'année fiscale.

En se reportant aux états ci-annexés, on verra que 380 personnes ont été arrêtées pour des offenses diverses,—61 de plus que l'année dernière.

On a donné abri et protection à 230 personnes, c'est-à-dire à 21 personnes de plus que l'année dernière pendant la même période. Sans le gîte temporaire accordé ainsi à tant de misérables n'ayant ni feu ni lieu, que de souffrances et de maladies, probablement aussi d'existences perdues !

Trente et une personnes tombées à l'eau ont été sauvées soit dans le fleuve soit dans le canal, depuis mon dernier rapport; et j'ajouterai avec un sentiment de peine que 27 personnes (presque autant) se sont noyées. Au nombre de ces dernières je compte les personnes qui se sont noyées à quelque distance dans le fleuve ou le canal en amont du port, et dont les corps ont flotté, ou ont été apportés par le courant. En pareils cas, il est du devoir des hommes de la police, comme conservateurs de la rivière, d'avertir le coroner, et d'assister aux enquêtes tenues par lui. C'est assurément une chose qui fait honneur au corps que le grand nombre de sauvetages qu'il a opérés, quand l'on considère que l'étendue de terrain à surveiller est de plus de trois milles.

Il n'a pas été tenu un état détaillé des personnes qui ont reçu des blessures par accident à bord des bâtiments, et que les hommes de la police ont dû transporter à l'hôpital général; mais le nombre en a été plus grand que de coutume.

Le corps a rendu d'autres bons services dont il n'a pas été pris note, quoique par eux-mêmes ils aient contribué largement au bien public. Je veux parler de son intervention entre des individus ayant querelle ou démêlé ensemble et près d'en venir aux mains, etc. Car il est

reconnu qu'il est plus essentiel de prévenir le désordre et les voies de fait que de faire des arrestations après que la tranquillité publique a été troublée.

Il a prêté en outre journellement aide et assistance aux capitaines de navires ou à leurs officiers exécutifs pour maintenir l'ordre à bord. La recherche des matelots qui s'absentent est un autre de ses devoirs. Les déserteurs, lorsqu'ils sont trouvés, sont reconduits à leurs navires respectifs.

Cet été, sept matelots qui avaient déserté de leurs navires à Québec, ont été arrêtés ici, reconduits sous escorte (conformément à des dépêches télégraphiques) et remis à leurs capitaines, qui paient en pareil cas tous les frais occasionnés par cette réintégration.

Lors de l'incursion des féniens, en mai dernier, on a jugé nécessaire d'envoyer un petit détachement armé monter la garde pendant quelques jours à la poudrière située à la côte Ste. Catherine, près de la limite extérieure de la ville, et où était emmagasinée une grande quantité de munitions appartenant au public et à des particuliers.

Les services du corps sont souvent requis pour arrêter des individus qui ont commis des offenses dans les lieux qui touchent au fleuve et au canal, en dehors des limites de la ville et de la circonscription de surveillance de la police locale—c'est là la cause pour laquelle on assermente les hommes de la police de port suivant l'acte dont j'ai fait mention.

Dernièrement, un vaste incendie a éclaté à l'écluse St. Gabriel, sur le canal, et a réduit en cendre trente à quarante maisons, avec une grande quantité de meubles et de bois de sciage. Le corps, sous la direction du chef, a prêté toute l'assistance possible pour sauver et protéger tant les personnes que les effets.

Dans les premiers jours de l'été, il y a eu un commencement d'incendie à bord d'un petit bateau à vapeur; par bonheur, un homme de police qui faisait sa ronde s'en aperçut, et le feu fut promptement éteint; le dommage a été insignifiant. C'a été le seul accident de ce genre.

On eut avis, au mois de juin, par Hugh W. Austin, écuyer, J. P., officier des pêcheries, qu'il avait été prévenu que des quantités de maskinongés, etc., capturés, au dard, continuaient d'être apportées à la ville en bateaux à vapeur du Côteau, des Cèdres, de Valleyfield et d'autres lieux; M. Austin demandait instamment que les bateaux, à leur arrivée de ces localités, fussent visités, et les poissons portant la marque du dard confisqués suivant les règles. Ordre fut donné en conséquence de joindre ce nouveau service aux autres devoirs, et je rendis aussitôt compte au département de ce que j'avais fait.

Il n'est peut-être pas hors de propos d'appeler votre attention sur l'insalubrité des cellules et du corps de garde de la police fluviale. Lors de votre avant-dernière visite à Montréal, j'avais porté la chose à votre connaissance, et vous aviez eu la bonté de dire qu'elle serait dûment prise en considération. On espère que le département fournira avant peu un local plus commode et plus sain.

Je n'ai plus qu'à réitérer ici le bon témoignage que je rendais l'année dernière de la conduite et de l'efficacité du corps de police placé sous mon contrôle, et dont l'honorable ministre de la marine et des pêcheries a la haute direction.

Le chiffre total des salaires et des autres dépenses ordinaires et extraordinaires pendant l'année fiscale, est de neuf mille quatre cent vingt-trois piastres et vingt et un centins, et se décompose comme suit:—

Salaires	$7,124	70
Dépenses ordinaires et extraordinaires (loyer, gaz, eau, etc)	787	38
Habillement, etc	1,511	13
	$9,423	21

La dépense totale se montait l'année fiscale précédente à la somme de dix mille huit cent quatre-vingt-treize piastres et trente deux centins.

Salaires	$8,793	50
Dépenses ordinaires et extraordi., (loyer, combustible, gaz, eau, etc.)	768	32
Habillement, etc	1,331	50
	$10,893	32

La dépense a donc été du d'un mille quatre cent soixante-dix piastres onze centins.

Les amendes se versent entre les mains du greffier de la paix, à la cour de police, et ne passent point par les miennes.

Permettez-moi de vous exprimer ici, tout en vous en offrant mes remercîments, combien j'apprécie la célérité et la courtoise attention que vous avez invariablement apportées dans les nombreuses et diverses transactions liées au service du département de la marine et des pêcheries, et qui n'ont pas seulement rendu agréables les devoirs officiels dont j'étais chargé, mais ont été en même temps des plus avantageuses au service public.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

CHAS. J. COURSOL,
Commissaire.

ETAT indiquant les montants des salaires et des dépenses ordinaires et extraordinaires de la police du port de Montréal, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Mois.	Montants des salaires.	Dépenses de loyer, chauffage, éclairage, etc.	Habillement	Total.	Remarques.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Juillet, 1869...............	883 50	145 83	....		
Août, ,, ...	882 50	46 91	....		
Septembre, ,, ...	901 00	47 70	1,128 50		
Octobre, ,, ...	877 50	109 05	....		
Novembre, ,, ...	855 00	85 96	....		
Décembre, ,, ...	139 50	33 27	31 50		
Janvier, 1870...............	151 90	131 28	....		
Février, ,, ...	137 20	22 50	....		
Mars, ,, ...	151 90	2 95	....		
Avril, ,, ...	415 20	13 48	....		
Mai, ,, ...	879 50	121 11	351 13		
Juin, ,, ...	850 00	27 34	....		
	7,124 70	787 38	1,511 13	9,423 21	

JOHN McLAUGHLIN,
Constable en chef.

Montréal, 6 septembre, 1870.

ETAT indiqnant le nombre d'individus arrêtés par le corps de police du port de Montréal, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

Mois.	Meurtre.	Assaut avec intention de meurtre.	Tentative de vol de grand chemin.	Blessure avec une arme tranchante.	Assaut et batterie.	Résistance à la police.	Vol d'une vache.	Ivresse.	Ivresse et désordre.	Matelots : désertion de leurs navires.	Matelots : ivresse et désordre à bord.	Matelots : refus de service à bord.	Larcin sur quai.	Rixes et coups sur quai.	Vagabondage.	Tentative de suicide.	Embauchage de matelots.	Ouvriers en grève et empêchant les autres de travailler.	Cruauté envers les anim'x.	Charretiers, vitesse désord.	Achat d'effets d'habillement de milice.	Ont reçu abri.	Total.	Remarques.
Juillet, 1869	..	..	..	..	2	..	..	18	7	5	..	..	5	..	5	1	..	..	1	..	..	5	49	Pendant l'année, 27 personnes se sont noyées dans le port et le canal, et 31 qui se noyaient ont été sauvées. Plusieurs autres qui avaient reçu accidentellement des blessures sur les navires et les quais, ont été transportées par la police à l'hôpital général.
Août, ,,	1	..	2	1	1	2	2	15	3	7	..	1	2	1	..	1	..	..	1	..	..	6	46	
Septembre, ,,	..	..	..	..	..	..	2	21	4	11	2	2	2	..	2	..	..	..	1	..	..	12	59	
Octobre, ,,	..	..	1	..	..	2	..	24	17	6	5	1	9	3	1	..	2	..	..	..	..	5	76	
Novembre, ,,	..	..	..	1	1	2	..	8	2	10	..	..	5	..	1	..	..	..	3	..	..	17	50	
Décembre, ,,	..	1	..	..	2	..	..	1	..	..	..	..	1	..	..	..	..	..	..	..	..	13	18	
Janvier, 1870	..	..	..	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	26	28	
Février, ,,	..	..	..	..	1	..	..	1	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	21	25	
Mars, ,,	..	..	..	..	..	..	..	1	..	..	..	..	2	..	..	..	..	..	..	..	..	13	16	
Avril, ,,	..	..	..	..	..	..	..	8	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	63	71	
Mai, ,,	..	..	..	..	1	1	..	11	2	7	1	1	10	..	8	3	3	3	..	1	2	28	82	
Juin, ,,	..	..	..	1	4	..	..	15	10	14	8	4	6	2	10	..	..	..	..	3	..	21	98	
	1	1	3	3	12	7	4	125	45	60	16	9	44	6	27	5	5	3	6	4	2	230	618	

Montréal, 6 septembre 1870.

JOHN McLAUGHLIN,
Constable en chef.

APPENDICE No. 11.

RAPPORT SUR LE SERVICE DE LA POLICE DU PORT DE QUÉBEC, PENDANT L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1870.

QUÉBEC, 17 novembre 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel pour l'année fiscale 1870, avec un état numérique des arrestations faites par le corps de la police, la nature des offenses, et le pays d'origine des individus arrêtés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
R. H. RUSSELL,
Constable en chef de la police fluviale de Québec.

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

Rapport annuel de la police fluviale de Québec, pour l'année fiscale 1870.

QUÉBEC, 17 novembre 1870.

Honorable M. MITCHELL,
Ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

Le corps de la police fluviale de Québec consiste en un constable en chef, dont les appointements sont de $800 par année,

Deux patrons de chaloupes, recevant $1 40 par jour chacun,—avec deux chaloupes à six rames,

Vingt hommes, constables, à $1 10 par jour chacun,

Un timonier, ayant la conduite du yacht à vapeur, dont les gages sont de $1 40 par jour,

Un mécanicien pour le yacht à vapeur, à $50 par mois.

Un des vingt hommes ci-dessus est régulièrement de service au bureau du préposé de l'engagement des matelots pendant les heures officielles, pour maintenir la paix parmi les matelots et les recruteurs ; et il arrive fréquemment que d'autres hommes y sont aussi requis.

Le pyroscaphe, monté par un équipage de six constables, le timonier et le mécanicien, est constamment en courses pendant le jour, et accomplit près des neuf-dixièmes du service sur port. Toujours au guet au milieu des navires, au premier signal hissé il vient se ranger le long du bâtiment qui l'appelle.

Le port de Québec, depuis le lieu de délestage inférieur, qui est situé en aval de l'anse aux Sauvages, jusqu'au cap Rouge, a environ treize milles d'étendue. Le yacht de la police est rarement de service la nuit. Le service de nuit est exécuté par trois chaloupes, et l'équipage du petit vapeur passe alors sur l'une d'elles.

Le yacht, avant l'ouverture de la navigation le 1er mai dernier, a reçu une hélice neuve d'une grande dimension, qui a augmenté la rapidité de sa marche d'environ deux milles à l'heure, et par suite l'efficacité de son emploi.

La police fluviale exécute tous les mandats à bords des navires, et à terre le long des deux rives du fleuve, et dans les rues et les maisons avoisinantes. Elle va aussi à la recherche des billots, embarcations et autres objets perdus ou volés, appartenant aux bâtiments ou aux anses et barrages à bois, et lorsqu'elle les retrouve, elle les ramène souvent aux bâtiments ou à son dock. Pendant la saison de navigation, elle a arrêté quatre cent soixante-neuf matelots, etc., sur lesquels cent quatre-vingts ont été envoyés en prison ; presque tous ceux-ci ont été

ensuite repris à la prison par elle et reconduits à bord de leurs navires; en outre un certain nombre de matelots, condamnés à l'amende et l'emprisonnement par son honneur le recorder, ont aussi été reconduits à leurs bords.

La prison est située à deux milles de la station de police fluviale, il faut un nombre considérable d'hommes pour y mener les prisonniers et les en ramener; et souvent les prisonniers sont rappelés deux ou trois fois pendant leur procès ou l'enquête.

La quantité de charbon que consomme le yacht à vapeur—36 chaldrons,—est minime, eu égard aux services qu'il rend.

Le maître du havre a l'usage, chaque fois qu'il en a besoin, soit du vapeur soit d'une des chaloupes à six rames.

Ci-joint est un état présentant le nombre de marins et autres arrêtés par la police fluviale, avec leurs offenses et leurs pays d'origine.

R. H. RUSSELL,

Constable en chef de la police fluviale de Québec.

Etat indiquant le nombre de personnes arrêtées par la police fluviale de Québec, pendant la saison de navigation de l'année fiscale 1870 (sept mois), avec leurs offenses et leurs pays d'origine.

QUÉBEC, 28 novembre 1870.

Désertion	109
Absence du bord sans permission	122
Refus de service à bord	83
Mandats pour assaut	24
Assaut par capitaines sur la personne de leurs hommes	7
Assaut par les principaux officiers sur la personne de leurs hommes	8
Assaut par des hommes d'équipage sur la personne de leurs capitaines	2
Assaut par des hommes d'équipage sur la personne des principaux officiers	3
Ivresse et voies de fait à bord	12
Refus de partir avec le navire	17
Ivresse sur les quais et dans les rues	24
Vols sur navires	13
Coups de couteau	4
Détournement de marchandises de cargaison	3
Négligence à s'embarquer	7
Assaut sur la personne des hommes de police agissant pour l'exécution de leur devoir	5
Assaut sur la personne de l'huissier à bord	1
Vol de bois dans les barrages à bois	2
Obtention d'effets sous de faux prétextes	1
Ayant jeté des pierres dans la rue	4
Ayant exposé sa personne d'une manière indécente	1
Absent du vaisseau de S. M	1
Embaucheurs et agents d'embaucheurs trouvés rôdant en chaloupe auprès de navires	11
Ayant caché des matelots	1
Embaucheurs recevant des effets de matelots	4
Total	469

Pays d'origine.

Angleterre	98
Ecosse	84
Irlande	145
France	21
Norvége	10
Canada	10
Suède	18
Prusse	14
Italie	4
Galles	7
Ile de Man	2
Jersey	3
Hollande	8
Allemagne	9
Danemark	8
Etats-Unis	8
Nouvelle-Ecosse	6
Nouveau-Brunswick	5
Portugal	1
Barbade	1
Jamaïque	2
Finlande	4
Belgique	1
Total	469

R. H. RUSSELL,

Constable en chef, police fluviale de Québec.

Hon. M. MITCHELL,

Ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

ETAT des dépenses faites par le département de la marine et des pêcheries pour la police des ports de Montréal et de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

Police fluviale de Montréal.	$ cts.	$ cts.
1 constab. en chef, salaire du 1er juill. '69 au 30 juin '70, sur le pied de $2.50 p. jour	....	912 50
4 sergents—jusqu'au 30 nov. 1869 en moyenne par jour $1.50	....	918 00
20 hommes " " " 97 cents	....	2,985 33
2 hommes— du 1er déc. 1869 au 31 mars 1870, à $1.09 par jour	....	265 60
2 hommes—du 1er au 19 avril 1870, à $1.20 par jour	....	43 20
4 sergents et 2 hommes—du 19 avril au 30 juin 1870, à $1.08 par jour	....	1,873 50
Surnuméraires	....	114 17
Total de la feuille des salaires	....	7,112 30
Habillement.		
McIver et Cie., casquettes avec couvertures	62 50	
H. Lavender, pantalons	169 50	
H. Morgan et Cie., gants, toile, etc	29 13	
G. Richardson, bas	15 00	
D. Brunett, bottes	75 00	
H. Lavender, capotes	360 00	
do tuniques	601 00	
D. Brunett, bottes	75 00	
McIver et Cie., casquettes avec couvertures	62 50	
H. Morgan et Cie., gants	15 00	
George Richardson, bas	15 00	
3 paires de pantalons	19 50	
3 do de bottes	9 00	
3 do de gants	3 00	
Total pour habillement	....	1,511
Poste, frais de port pour l'année	18 26	
Taxe pour l'eau à la Compagnie de l'aqueduc	28 30	
Journeaux, abonnements annuels	49 00	
Repas à des indigents, Mary Smallman	21 39	
Loyer de la station, George Barry, 12 mois	360 00	
Gaz, compagnie du gaz	50 48	
Papeterie et impression, John McLaughlin	23 05	
Combustible do	97 50	
Arrérages de salaires des hommes, C. J. Coursol	12 40	
Dépenses autres, John McLaughlin	139 40	
		799 78
Total	....	9,423 21
Police fluviale de Québec.		
R. H. Russell, constable en chef, 1 an de salaire	....	600 00
John Bell, mécanicien, du 1er juillet au 30 novembre 1869, 5 mois à $50.00	....	250 00
23 hommes du 1er juillet au 30 novembre 1869, 153 jours au prix moyen de $1.12	....	3,944 10
Arrérages pour 19 hommes du 3 mai au 30 nov. 1869, en moyenne par jour 9 cts.	....	373 80
John Bell, mécanicien, 11 jours en décembre 1869, à $50.00 par mois	....	18 33
do du 1er mai au 30 juin 1870, 2 mois à $50.00	....	100 00
23 hommes du 1er mai au 30 juin 1870, 61 jours en moyenne $1.10	....	1,556 60
J. U. Gregory, bois	29 60	
do charroi	4 10	
do huiles et peintures	226 45	
do charbon	22 55	
do livres	4 50	
S. J. Shaw, articles de quincaillerie	30 73	
L. Gagné, réparations au yacht à vapeur	679 85	
J. et U. Drysdale do	14 82	
G. F. Phillips do	46 90	
John Bell do	24 00	
R. Blakeston do	27 00	
A reporter	....	....

DEPENSES du service de la police fluviale, etc.—*Suite.*

POLICE FLUVIALE DE QUEBEC.—*Suite.*	$ cts.	$ cts
Report	....	....
S. Bédard, réparations au yacht à vapeur	12 71	
A. Mulholland do do	87 10	
R. Neil do do	69 18	
G. Bisset do do	54 26	
C. Vezina do do	6 00	
E. Smith do do	10 00	
Fullerton et Alexander, chaloupe	54 00	
D. Davidson, lunettes de marine	17 00	
J. M. Tardwell, peinture	18 60	
R. Blakeston, pavillon	7 00	
Wm. Reynolds, charriage de neige	8 00	
Blackeston et Cie., passage de 2 hommes	3 00	
A. Côté, fournitures de bureau	21 97	
W. Crawford et fils, charbon	88 50	
A. Hamel et Cie., chemises de flannelle	115 22	
P. McDonald et fils, peinture	37 05	
R. H. Bussett, chemises de coton	23 00	
J. Laird, charbon	4 50	
L. Arel, suif	32 88	
J. Gaudry, corde, etc	24 64	
S. Peters, bois de construction	109 41	
J. Stearn, chandelles et savon	13 85	
Dion et fils, fournitures de bureau	9 35	
Trudelle et Voyer, articles de fer	32 17	
O. L. Richardson, cuir	11 01	
J. Gaudry, corde, brai, etc	75 37	
J. Robertson, tuyaux de chaudière	7 50	
W. Barbour, 12 mois de salaire comme mécanicien consultant	40 00	
Taxes municipales	10 00	
Crawford et fils, charbon	22 40	
J. Andrews, tuyaux de pompe, etc	23 20	
Dépenses autres	36 42	
		2,195 79
Total pour l'année expirée le 30 juin, 1870	....	9,038 62
RÉCAPITULATION.		
Dépenses totales de la police fluviale de Québec	9,038 62	
,, ,, Montréal	9,423 21	
		18,461 83

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON, *Comptable.*

15 décembre 1870.

PRODUIT des droits de police de port perçus à Montréal pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

	$ cts.	$ cts.
Recettes du trimestre expiré le 30 septembre 1869	1,248 91	
" " " 31 décembre, 1869	802 74	
" " " 30 juin 1870	1,061 52	
		3,113 17

PRODUIT des droits de police de port perçus à Québec pendant l'année fiscale expirée le 30 juin, 1870.

	$ cts.	$ cts.
Recettes du trimestre expiré le 30 septembre 1869	8,538 66	
" " " 31 décembre 1869	2,169 27	
" " " 30 juin 1870	10,175 58	
		20,883 51

RÉCAPITULATION.

	$ cts.	$ cts.
Total des recettes à Montréal	3,113 17	
" " Québec	20,883 51	
		23,996 68

WILLIAM SMITH,

Assistant au ministère de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON,

Comptable.

APPENDICE No. 12.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ DE L'ENGAGEMENT DES MATELOTS AU PORT DE QUÉBEC POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1870.

Le nombre des navires qui ont recouru au ministère du bureau de l'engagement à Québec pendant cette année fiscale, a été de 377, savoir :—

Navires britanniques	273
" coloniaux	104
	377

Pendant une partie de la saison de navigation, les matelots ont été rares, par la raison que beaucoup de ceux qui étaient arrivés sur la flotte du printemps, quittant le service de mer, ont été s'engager sur les lacs d'Ontario.

Autant que j'en puis juger, les embaucheurs ont dû faire d'excellentes affaires au port de Québec. Voici le nombre des désertions déclarées au bureau :—

De navires enregistrés dans le Royaume-Uni	1,276
De navires enregistrés dans les colonies	157
Total	1,433

Les recettes du bureau pendant l'année se sont élevées à	$2,209 00
La dépense a été de	2,051 45
Excédant de recette	$157·55

Cet excédant a été remis à l'honorable receveur-général, comme un acte du parlement l'ordonne.

R. B. JOHNSON,
Préposé de l'engagement.

Hon. P. MITCHELL,
Ministre de la marine et des pêcheries.

APPENDICE No. 13.

RAPPORT DU PRÉPOSÉ DE L'ENGAGEMENT DU PORT DE ST. JEAN, N.-B., POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN, 1870.

BUREAU DE L'ENGAGEMENT, ST. JEAN, N.-B., 4 février 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état des droits perçus et des dépenses faites par le bureau de l'engagement des matelots au port de St. Jean, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

Le nombre des engagements faits pendant l'année a été de 4,020, contre 4,745 qu'il y eut l'année d'auparavant,—soit pour l'année une décroissance de 725.

Les matelots ont été rares, principalement dans les mois d'avril, mai et juin, (1870). Cette rareté, due à ce que les arrivages de navires et d'équipages ont été moins nombreux, a obligé un certain nombre de bâtiments enregistrés aux Etats-Unis et ailleurs, à faire venir leurs hommes de Boston, E.-U., et il en est résulté une notable diminution de recettes à ce bureau, les navires n'étant pas tenus, sous l'empire des lois actuelles, de rengager des équipages à ce port.

L'embauchage est considérable ici ; mais ni les armateurs ni leurs agents ne font le moindre effort pour retrouver les déserteurs, parce que leur indifférence a pour effet de tenir les gages bas, tandis que des mesures plus strictes porteraient les logeurs à cacher les hommes à la campagne jusqu'au départ des navires désertés. Il y aurait alors disette de matelots, et les gages deviendraient excessifs comme ils l'étaient quand j'ai été nommé ; à cette époque le taux des voyages (*runs*) s'élevait à $80 ; à présent il est en moyenne de $45 ou environ.

Les gages mensuels hors du port présentent une baisse de $2 par mois pour l'année.

On est très-impatient de savoir en quel temps le gouvernement a l'intention d'établir le bureau d'examen qui sera chargé de délivrer des certificats aux capitaines et aux seconds. Un grand nombre de ceux qui partent de ce port, commandent des navires employés au commerce des Indes Occidentales, et souvent il arrive qu'ils obtiennent des chargements pour l'Angleterre ; leur manque de certificats occasionne alors beaucoup d'inconvénients ; le temps et l'argent leur font défaut pour se présenter et passer à l'examen là-bas ; tandis qu'ils pourraient aisément trouver le moyen de se pourvoir ici de certificats de capacité pendant l'armement et le chargement de leurs navires.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

ALLAN McLEAN,

Préposé de l'engagement.

HON. PETER MITCHELL,

Ministre de la marine et des pêcheries,

Ottawa.

ETAT des droits perçus et des dépenses faites par le bureau de l'engagement au port de Saint-Jean, N.-B., pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

							$ cts.	$ cts.
1869	Droits d'engagement etc.,			494 hom.	en juil.	1869	247 00	
	do	do	do	354 do	août	do	177 00	
	do	do	do	296 do	sept.	do	148 00	
	do	do	do	271 do	oct.	do	135 50	
	do	do	do	354 do	nov.	do	177 00	
	do	do	do	383 do	déc.	do	191 50	
1870	do	do	do	306 do	jan.	1870	153 00	
	do	do	do	202 do	fév.	do	101 00	
	do	do	do	196 do	mars	do	98 00	
	do	do	do	277 do	avril	do	138 50	
	do	do	do	470 do	mai	do	235 00	
	do	do	do	417 do	juin	do	208 50	
								2,010 00
	DÉPENSES.							
	Assistant et dépenses ordinaires						1,253 00	
								1,253 00
	Revenu net							$ 757 00

ALLEN McLEAN,

Préposé de l'engagement.

BUREAU DE L'ENGAGEMENT, ST. JEAN, N.-B.

APPENDICE

No. 1—ETAT des traversées, du nombre de passagers, et des cargaisons des paquebots du transport des malles de Liverpool à Québec et de Québec

Nom du paquebot.	Nom du capitaine.	Départ de Liverpool.	Arrivée à Québec.	Durée de la traversée. D. H. M.	Nombre de passagers.	Fret exprimé en tonneaux. Québec.	Fret exprimé en tonneaux. Montréal et Ouest.	Départ de Québec.	Arrivée à Liverpool.
Austrian	Wylie	Avril 14..	Avril 27..	11 18 45	757	68	629	Mai 7..	Mai 17..
Prussian	Dutton	,, 21..	Mai 3..	10 22 •	689	77	830	,, 14..	,, 24..
Nestorian	Aird	,, 28..	,, 9..	10 3 30	747	41	632	,, 21..	,, 31..
Scandinavian ...	Ballantine .	Mai 5..	,, 16..	9 7	938	128	1,016	,, 28..	Juin 7..
Peruvian	Smith	,, 12..	,, 24..	10 11	684	34	523	Juin 4..	,, 15..
Moravian.......	Brown.....	,, 19..	,, 30..	9 22 40	797	71	775	,, 11..	,, 21..
Austrian	Wylie	,, 26..	Juin 6..	10 3 15	820	104	748	,, 18 .	,, 28..
Prussian........	Dutton	Juin 2..	,, 12..	9 3 30	1,157	51	757	,, 25..	Juil. 5..
Nestorian	Aird	,, 9..	,, 21..	11 4	410	57	700	Juil. 2..	,, 12..
Scandinavian ...	Ballantine .	,, 16..	,, 27..	10 5 10	405	77	955	,, 9..	,, 18..
Peruvian	Smith	,, 23..	Juil. 4..	9 14 25	389	48	847	,, 16..	,, 26..
*Moravian	Brown.....	,, 30..	,, 10..	9 15 50	380	69	848	,, 23 .	Août 1er
*Austrian	Wylie	Juil. 7..	,, 18..	8 21	537	58	839	,, 30..	,, 8..
*Prussian	Dutton	,, 14..	,, 25..	9 17	605	93	1,284	Août 6..	,, 16..
*Nestorian	Aird	,, 21..	,, 31..	9 11 45	530	43	924	,, 13..	,, 22..
*Scandinavian ..	Ballantine .	,, 28..	Août 7..	8 15	606	94	1,490	,, 20..	,, 30..
*Peruvian	Smith	Août 4..	,, 15..	9 5 57	570	35	760	,, 27..	Sept. 6..
*Moravian	Brown.....	,, 11..	,, 21...	9 6 10	649	152	1,110	Sept. 3..	,, 14..
*Austrian	Wylie	,, 18..	,, 28..	9 3 15	504	70	1,200	,, 10..	,, 20..
*Prussian	Dutton	,, 25..	Sept. 4..	8 21	599	176	1,376	,, 17..	,, 27..
*Nestorian	Aird	Sept. 1er	,, 11..	9 3	593	99	970	,, 24..	Oct. 4..
*Scandinavian ..	Ballantine .	,, 8..	,, 20..	10	542	296	1,237	Oct. 1..	,, 12..
*Peruvian	Smith	,, 15..	,, 26..	10 11 45	472	53	827	,, 8..	,, 19..
*Moravian......	Brown.....	,, 22..	Oct. 3..	10	341	63	1,000	,, 15..	,, 26..
*Austrian	Wylie	,, 29..	,, 9..	9 2 45	534	70	1,254	,, 22..	Nov. 1er
*Prussian	Dutton	Oct. 6 .	,, 16..	9 2	328	55	1,583	,, 29..	,, 8..
*Nestorian	Aird	,, 13..	,, 25..	: 9 30	281	97	1,282	Nov. 5..	,, 14..
*Scandinavian ...	Ballantine .	,, 20..	Nov. 3..	:7 50	291	156	1,676	,, 12..	,, 22..
*Peruvian	Smith	,, 27..	,, 9..	1 : 3 45	349	53	1,177	,, 19..	,, 30..
*Moravian	Brown.....	Nov. 3..	,, 13..	8 17 45	238	94	1,250	,, 26..	Déc. 6..
....	....	....	....	297 2 32	16,742	2,582	30,499	....	....

Durée moyenne de la traversée en allant ..... 9 21 41 Durée moyenne de la traversée en venant.

Les steamers marqués d'un astérisque, en allant et venant, ont passé par le détroit de Belle-Isle; les autres par la côte sud de Terreneuve.

No. 14.

à vapeur de la compagnie des bâtiments à vapeur océaniques de Montréal, chargée à Liverpool,—du 14 avril 1870 au 26 novembre 1870.

Durée de la traversée.	Nombre de passagers.	Barils. Alcalis.	Barils. Farines de blé.	Boisseaux de grain.	Kegs de beurre.	Barils de provisions.	Boîtes de fromage.	Divers.	Farines autres que de blé.	Minerai.	Madriers.	Total du fret exprimé en barils.	Remarques.
J. H. M.													
9 20 35	83	709	102	12,698	4	1,417	38	898	.....	...	... ..	6,695	
9 13	123	300	1,900	15,476	92	723	......	621	.....	...	6,039	9,896	
9 17 10	117	211	101	28,474	......	100	.. ...	189	.....	47	5,170	8,660	
9 4 35	117	407	......	29,333	1,117	164	......	53	.....	...	9,432	10,907	
9 15 40	185	339	500	28,741	.....	305	......	130	.....	...	......	7,329	
9 17 55	170	.....	.....	32,366	36	17	121	62	.....	...	7,113	9,802	
9 11 22	165	442	1,200	25,809	216	159	......	61	.....	...	1,676	8,590	A touché à St. Jean, Terreneuve, en allant.
10 3	113	200	......	30,260	207	68	1,285	89	.....	259	5,111	10.811	
10 0 20	130	188	......	34,314	191	47	2,565	171	.....	...	1,541	9,579	
8 14 40	163	70	388	27,933	321	26	1.367	280	716	177	7,679	12,005	
9 3 35	148	148	......	30,131	423	.....	3,052	47	.....	...	1,910	8,946	
9 9 5	111	128	10	21,385	562	.....	2,825	239	.....	...	8,605	11,279	
9 3	92	50	1,209	19,896	1,537	.....	4,275	508	. .	...	500	9,956	
9 22	95	149	800	18,933	3,270	.....	4,801	1,646	.....	160	4,300	12,449	
9 3	67	66	59	28,782	2,419	24	4,081	206	.....	...	......	9,477	
9 10 30	144	163	300	33,321	3,051	.....	3,603	56	.....	...	3,251	13,373	
9 16 20	93	157	..... .	18,336	3,974	399	4,405	41	.....	...	1,565	9,516	
9 12 35	108	34	1,089	24,903	4,388	44	3,938	86	.....	...	2,849	11,872	
9 11 40	98	55	1,000	21,215	3,783	545	5,268	351	.....	...	......	11,001	
9 10	100	180	1,500	13,863	3,714	681	4,508	62	.....	...	1,847	11 749	
9 14 20	81	202	3,206	10,433	2,841	474	3,264	53	.....	...	......	9,332	
10 22 25	168	101	2,000	17,111	3,218	214	3,572	351	.....	...	4,655	12.628	
9 19 35	72	.....	......	21,641	2,388	293	1,192	254	.....	...	3,650	8,803	
10 18 5	129	80	406	24,298	2,342	261	702	149	.....	...	5,768	11,943	
8 20 25	201	109	......	26,083	2,712	294	2,101	314	.....	...	......	8,496	
9 18	103	90	900	30,048	2,889	278	1,839	563	.....	80	1,676	11,688	
9 7 30	78	70	300	25,947	4,587	308	3,301	713	.....	...	......	10,678	
9 1 23	122	245	500	34,460	4,742	310	2,666	975	.....	...	......	12,565	
10 5 30	128	.....	......	26,108	3,201	186	687	583	.....	...	......	8,021	
9 23	114	64	100	27,992	2,887	408	2,893	682	.....	...	2,547	11,777	
288 10 12	3,618	4,957	17,570	739,880	60,032	7,745	68,446	10,333	716	723	86,884	308,912	
9 14 45													

No. 2.—ETAT des traversées, nombre de passagers, et cargaisons des bâti-
Glasgow,—du 13 avril 1870

Nom du bâtiment à vapeur.	Nom du capitaine.	Départ de Glasgow.	Arrivée à Québec.	Durée de la traversée.	Nombre de passagers.	Fret exprimé en tonneaux.		Départ de Québec.	Arrivée à Liverpool.
						Québec.	Canada.		
				J. H. M.					
Ottawa	Archer	Avril 13 ..	Avril 29 ..	15 18	375	283	869	Mai 7...	Mai 19...
St. David	Ritchie	„ 20 ..	Mai 5...	13 22 15	224	111	788	„ 15...	„ 27...
St. Andrew	Wylie	„ 27 ..	„ 11...	12 22	442	47	749	„ 20...	Juin 2...
St. Patrick	Stephen ...	Ma 4...	„ 21...	15 12	411	55	592	„ 27....	„ 9...
Ottawa.........	Archer	„ 25....	Juin 9...	13 11	638	232	796	Juin 16...	Juil. 2...
St. David	Ritchie	Juin 1er..	„ 15...	11 7 20	421	79	868	„ 23...	„ 6...
St. Andrew.....	Wylie	„ 8...	„ 24...	15 4	466	99	626	Juil. 2...	„ 14...
St. Patrick	Stephen ...	„ 15...	Juil. 1er...	14 7	218	32	603*	„ 8...	„ 19...
*Ottawa........	Archer	Juil. 6....	„ 19...	12 14	213	91	839*	„ 29...	Août 10...
*St. David	Ritchie	„ 13...	„ 26....	11 15	179	44	725*	Août 4...	„ 16...
*St. Andrew....	Wylie	„ 19...	Août 4...	12 8 30	115	520	863*	„ 12...	„ 24...
*St. Patrick	Stephen ...	„ 26...	„ 10...	11 16	83	71	1,071*	„ 18...	„ 31...
*Ottawa........	Archer	Août 16...	„ 29...	12 11	200	208	1,352*	Sept. 8...	Sept. 21..
*St. David	Ritchie	„ 24...	Sept. 7...	11 23 45	110	275	1,108*	„ 15...	„ 27..
St. Andrew.....	Wylie	„ 31...	„ 15...	12 17	151	188	840*	„ 24...	Oct. 6...
*St. Patrick	Stephen ...	Sept. 7...	„ 23...	14 4	107	52	719*	Oct. 1er..	„ 16...
*Corinthian	Graham ...	„ 14...	„ 29...	14 11	108	107	967*	„ 8...	„ 21...
*Sweden.........	McKenzie .	„ 20...	Oct. 2...	12 1 30	28	27	806*	„ 13...	„ 25...
*Ottawa	Archer	„ 28...	„ 12...	12 8	165	103	1,101*	„ 22....	Nov. 2...
*St. David......	Ritchie	Oct. 5...	„ 17...	10 14 45	74	52	1,030*	„ 28...	„ 12...
*St. Andrew....	Wylie	„ 12...	„ 26....	13 22	68	73	1,022*	Nov. 6...	„ 18...
*St. Patrick	Stephen ...	„ 20...	Nov. 10...	21	37	28	847	„ 17...	Déc. 2...
*Corinthian	Graham ...	„ 29...	„ 11...	12 11 30	48	55	1,217	„ 24...	„ 8...
					4,878	2,832	20398		

Les steamers marqués d'un astérisque, en allant et venant, ont passé

ments de la ligne Allan, faisant le service de Glasgow à Québec, et de Québec à au 24 novembre 1870.

Passage.	Nombre de Passagers.	Barils.		Boisseaux de grain.	Kegs de beurre.	Boîtes de fromage.	Divers.	Farines autres que de blé.	Madriers.	Provisions.	Total du fret exprimé en barils.	Remarques.
		Alcalis.	Farines de blé.									
J. H. M.												
12 3	21	260	2,001	31,414	......	......	2,628	...	1,031	....	11,765	
11 7 25	32	98	3,023	25,016	......	......	46	800	......	....	9,079	
12 5	8	107	2,201	30,955	......	......	7	....	......	....	8,883	
12 21 30	18	121	1,500	17,962	......	......	621	100	922	....	6,666	
13 3	31	147	892	38,914	12	......	1,303	60	1,866	....	11,446	
12 6	26	71	340	29,579	11	......	963	28	3,140	....	9,091	
11 18	34	350	1,436	21,179	......	269	978	....	2,539	7	8,568	
11 11	23	22	......	17,716	12	280	158	....	6,860	....	6,529	
10 18	12	166	100	27,965	......	626	5	....	11,255	....	10,806	
12 6 32	25	146	303	30,114	12	100	.. ..	....	4,155	....	8,941	
11 17	17	471	500	28,624	213	861	101	....	2,303	....	8,781	
12 22	3	303	500	23,839	111	186	......	....	2,916	....	7,156	
12 20 30	20	63	2,095	36,311	300	1,150	7	....	1,896	....	11,160	
12 1 55	6	79	4,716	19,704	522	50	2	....	693	....	9,273	
12 5	14	86	1,832	27,607	308	......	244	....	692	....	8,736	A touché à St. Jean de Terreneuve en venant.
15 4	6	280	2,895	15,342	355	414	88	....	693	....	7,384	
12 1 15.	14	101	3,621	23,961	878	150	988	....	325	....	10,028	
12 8 15	4	......	2,635	20,010	514	......	124	....	......	....	5,200	
10 18	30	69	1,525	38,542	972	240	1,780	....	......	....	12,146	
14 22 15	9	63	2,483	30,865	......	......	300	....	......	14	9,603	
12 8	4	50	2,817	23,330	80	......	1,082	....	......	22	8,728	
15 7	3	78	1,388	16,005	53	......	1,561	....	......	83	6,516	
14 13 40	8	68	2,257	24,350	861	314	812	....	......	27	8,701	
	369	3,199	41,060	599,304	5,214	4,640	13,798	988	41,286	153	205,186	

par le détroit de Belle-Isle ; les autres par la côte sud de Terreneuve.

No. 3.—ETAT du nombre de traversées et des cargaisons des bâtiments de la ligne
avril 1870, au 22

Nom du bâtiment à vapeur.	Nom du capitaine.	Départ de Liverpool.	Arrivée à Québec.	Durée de la traversée.	Nombre de passagers.	Fret exprimé en tonneaux.		Départ de Québec.	Arrivée à Liverpool.
						Québec.	Montréal et Ouest.		
				D. H. M.					
Germany......	Graham ...	Avril 15.	Mai 1er.	14 23	800	388	2,130	Mai 15.	Mai 26.
European	Bouchette ..	„ 19.	„ 5.	15 20	822	119	1,532	„ 21.	Juin 2.
Hibernian	Watts	„ 27.	„ 9.	11 5	711	178	743	„ 22.	„ 1er
N. American .	Trocks	Mai 10.	„ 24.	13	494	74	512	Juin 2.	„ 13.
Nova Scotian..	Richardson .	„ 17.	„ 30.	12 1	427	98	1,018	„ 8.	„ 20.
Germany......	Graham ...	Juin 8.	Juin 21.	13 7 30	421	88	1,667	Juillet 7.	Juillet 19.
N. American .	Trocks	„ 22.	Juillet 4.	10 3	408	466	231*	„ 13.	„ 23.
Hibernian.....	Watts	„ 28.	„ 12.	11 7	78	93	920*	„ 21.	„ 30.
* European ...	Bouchette ..	Juillet 11.	„ 25.	12 18	39	179	2,494*	Août 6.	Aug. 19.
* N. American.	Trocks	Août 2.	Août 15.	10 5	64	138	1,115*	„ 24.	Sept. 3.
* Sweden......	McKenzie ..	„ 10.	„ 22.	11 18	......	82	1,189*	„ 30.	„ 11.
Hibernian.....	Watts	„ 10.	„ 21.	10 1	158	91	1,171*	„ 30.	„ 10.
* European....	Bouchette ..	„ 29.	Sept. 10.	11 15	46	105	2,654*	Sept. 28.	Oct. 15.
* N. American.	Trocks.	Sept. 11.	„ 24.	11 5	39	106	1,041*	Oct. 2.	„ 14.
* Hibernian ...	Watts......	„ 17.	„ 28.	11 1	80	78	931*	„ 10.	„ 21.
* Caspian	Scott	„ 25.	Oct. 7.	11 12	46	133	1,709+	„ 18.	„ 29.
Norway.......	Richardson .	Oct. 12.	Nov. 3.	20 1	......	76	980+	Nov. 14.	Nov. 29.
* European....	Bouchette ..	„ 25.	„ 9.	14 22	......	85	1,866	„ 26.	Déc. 14.
* N. American.	Trocks	„ 29.	„ 9.	11 1	30	66	930	„ 22.	„ 5.
					4,663	2,643	24,883		

Les steamers marqués d'un astérisque * passaient, en allant ou venant

Allan faisant le service de Liverpool à Québec et de Québec à Liverpool,—du 15 novembre 1870.

Durée de la traversée.	Nombre de passagers.	Barils.		Boisseaux de grain.	Kegs de beurre.	Boîtes de fromage.	Divers.	Farines autres que de blé.	Provisions.	Madriers.	Total du fret exprimé en barils	Remarques.
		Alcalis.	Farines de blé.									
J. H. M.												
10 22	...	107	....	39,151	......	......	......	......	.....	20,700	18,044	
11 21	....	31	....	35,174	......	......	170	......	215	19,539	14,366	
10 5	....	75	505	25,501	......	......	4	......	64	3,023	7,578	
10 7	13	45	1,942	26,209	......	......	132	......	......	2,422	8,525	
11 4.10	....	279	....	30,283	.....	......	......	......	......	4,055	8,793	
12 9.30	....	44	....	43,783	......	280	572	17,14	......	2,036	21,961	
9 22	1	......	1,600	27,882	100	......	......	......	......	2,487	8,473	
9 16.35	19	131	604	20,660	130	1,109	......	1,102	.....	6,041	9,070	A touché à St. Jean, Terreneuve, en venant.
12 13.56	....	33	100	53,792	......	900	154	.....	......	7,413	15,992	
10 5	....	114	......	32,286	. ....	585	8	......	......	3,604	8,870	
10 6.30	4	154	2,263	23,584	......	462	68	......	......	....	7,544	
10 14	5	......	1,816	25,664	600	......	......	......	......	2,155	8,382	do do
15 12.30	1	188	....	33,123	......	320	162	......	100	13,632	14,768	
12 0.50	3	.....	1,000	10,738	364	......	782	......	......	5,967	7,001	
10 22.45	1	85	700	29,496	854	779	256	......	334	1,557	8,767	
10 6.15	1	150	500	57,969	1,231	100	107	.....	......	3,980	15,742	
14 7	....	......	1,000	18,489	554	928	12	......	65	1,572	6,163	do do
14 16	1	42	....	24,695	382	1,247	313	......	92	912	6,911	
12 17.15	....	137	....	37,736	1,178	1,080	77	......	225	9,041	14,015	
	49	1,620	12,030	596,215	5,393	7,790	2,817	2,816	1,095	110,146	210,965	

par le détroit de Belle-Isle ; les autres au sud de Terreneuve.

No. 4.—ETAT des passagers et des cargaisons transportés par les bâtiments à vapeur et les navires à voiles des lignes Allan, pendant la saison de la navigation sur le St. Laurent, en 1870.

	Trajet a l'ouest.			Trajet a l'est.														
	Passagers de cabine.	D'entrepont.	Tonneaux de chargement.	Passagers de cabine.	D'entrepont.	Alcalis.	Farines de blé.	Grains.	Beurre.	Fromage.	Provisions.	Farines autres que de blé.	Madriers.	Divers.	Bois de construction—pieds cubes.	Ton. de munitions de guerre.	Milliers de douves	Volume des chargements totalisé en barils.
30 paquebots-postes .	1,864	14,531	33,081	1,604	1,965	4,957	17,570	739,880	60,032	68,446	7,745	716	86,884	11,049	....	....	..	308,012
19 autres paquebots..	99	4,564	27,526	27	22	1,620	12,030	596,215	5,393	7,790	1,095	2,816	110,146	2,817	....	....	..	210,965
23 paqu. de Glasgow.	271	4,607	23,230	192	177	3,199	41,060	599,304	5,214	4,640	153	988	41,286	13,798	....	....	..	205,186
33 navires à voiles...	......	583	39,024	......	......	400	33,294	938,981	......	......	......	952	101,133	572	397,140	319	57	326,812
	2,234	24,285	122,861	1,823	2,164	10,176	103,954	2,874,380	70,639	80,876	8,993	5,472	339,449	28,236	397,140	319	57	1,050,975

APPENDICE No. 15.

ETAT des dépenses de la Maison de la Trinité de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

	$ cts.	$ cts.
Dépense de l'année pour salaires :—		
Vital Têtu, maître	1,200 00	
J. D. Armstrong, maître du havre	1,840 00	
F. Gourdeau, premier surintendant des pilotes	1,200 00	
J. Smith, second do do	1,200 00	
A. Lemoine, trésorier	1,610 00	
E. B. Lindsay, secrétaire	1,440 00	
A. Lindsay, sous-secrétaire	1,200 00	
B. S. Lafleur, huissier pour les affaires maritimes	750 00	
F. F. Gourdeau, secrétaire du maître du havre	519 92	
C. Sullivan, sous- do	255 00	
F. Coté, écrivain surnuméraire	58 31	
A. Martelle, gardien	300 00	
P. Chatigny, messager	120 00	
Josh. Eden, maître du port de Gaspé	125 00	
Jas Cassidy, do d'Amherst	50 00	
Salaires des gardiens de phares	11,242 39	
Gardiens des dépôts de provisions	400 00	
Gratification à quatre chaloupiers renvoyés	150 00	
do F. Côté remercié	25 00	
		23,685 62
Dépenses diverses :—		
Dépenses ordinaires des bureaux	1,539 45	
Loyer et taxes	511 06	
Dépenses du bureau du maître du havre	139 15	
Dépôts de provisions	458 97	
Const. d'une maison d'abri pour les naufragés au dépôt E. d'Anticosti	456 47	
Bouées	603 00	
Balises	2,595 87	
Port de Gaspé	155 58	
Poudre, étoupilles, etc	3,293 69	
Dépenses du bateau-phare, y compris les frais de réparation	4,663 88	
Frais divers	452 14	
Approvisionnements, etc., des phares	5,574 99	
Navire naufragé *Preciosa*	2,350 07	
do *Glanmore*	271 45	
Quarantaine	3 60	
Huile	4 88	
		23,074 25
Total	....	46,759 87

WILLIAM SMITH,
Assistant au Ministère de la Marine et des Pêcheries.

JOHN TILTON, *comptable,*
15 décembre 1870.

Le fonds des pilotes invalides en compte courant avec

DT.

		$ cts.	$ cts.
1870.	*Pour les pensions et secours suivants payés en l'année* 1870 :—		
	Arrérages de pensions au 31 décembre 1869..............................	408 83	
	Montant de la liste des pensions—trimestre prenant fin le 31 janvier 1870.	2,451 63	
	do do do 30 avril 1870...	2,402 92	
	do do do 31 juillet 1870 .	2,464 31	
	do do do 31 octobre 1870.	2,363 48	
			10,091 17
	En secours pendant l'année 1870..................................	....	584 21
	Pour les sommes suivantes :—		
	Payé à R. Alleyn, sollicit., état de frais, dans la poursuite *vs.* R. Casgrain.	142 68	
	J. B. Proteau, taxe de frais, même poursuite.......................	5 50	
	J. J. Foote, pour insertion dans le "Morning Chronicle" de l'état annuel de situation du fonds....................	20 50	
	Jas. McNider et Cie., 4½ pour cent sur $620, en espèces d'argent à lui vendues à compte sur intérêt reçu sur des débentures des chemins...	27 90	
	A. Côté et Cie., pour impression de formules et publication de l'état annuel dans le "Journal de Québec"..................	40 13	
	Allans, Rae et Cie., retenue sur le pilotage du *Chippawa* payé à Montréal le 27 août dernier, et payé une seconde fois à Québec le 30 du même mois..	6 47	
	Allocation annuelle au trésorier pour un aide employé à la perception et à la distribution des deniers du fonds............	440 00	
			683 18
	Prêts et placements.		
	A la Caisse d'économie	592 10	
	A la femme Michel Guénard..	40 00	
	A la corporation de la cité de Québec.......................$1,017 50		
	do do 8,186 67		
		9,204 17	
			9,836 27
	Balance...	....	3,139 01
			24,333 84

Certifié exact et fidèle sous serment, ce 16e janvier 1871.

(Signé,) ED. GLACKEMEYER, J. P.

Examiné,—balance en caisse, trois mille cent trente-neuf dollars et un cent.

(Signé,) VITAL TETU,
Maître.

A. LeMoine, trésorier de la Maison de la Trinité de Québec.

Av.

			$ cts.	$ cts.
1870.	Balance entre les mains du trésorier le 31 décembre 1869		....	3,037 03
	Capitaux et intérêts reçus pendant l'année 1870 :—			
	Commissaires du havre, 6 mois d'intérêt sur $1,000 jusqu'au 1er juillet 1869		30 00	
	Syndics des chem. de Québec, 1 an. d'int. sur £5,700, au 1er juil. 1870		1,368 00	
	A. Fournier, 1 année d'intérêt sur $1,200, au 27 janvier 1870		72 00	
	Des ministre et syndics de l'église St. André, 1 an d'intérêt sur $2,000, au 18 novembre 1869		120 00	
	Succession P. Boisseau, 1 an. d'int. sur $2,600, au 26 janvier 1870		156 00	
	Puissance du Canada, 1 an. d'intérêt sur $16,000, au 30 septembre 1870		984 00	
	Caisse d'économie à compte sur dépôt spécial		1,400 00	
	Corporation de la cité de Québec, mont. de déb. rachetées	8,600 00		
	Intérêt au 1er juillet 1870	588 00		
			9,188 00	
	J. B. Turgeon, à compte sur son obligation	100 00		
	Intérêt	18 00		
			118 00	
	F. J. Pouliot, à compte sur son obligation	200 00		
	Intérêt	14 87		
			214 87	
	Femme de Michel Guénard, pilote, montant prêté	40 00		
	Intérêt	0 80		
			40 80	
	Charles Nolet, pilote, montant prêté	40 00		
	Intérêt	2 50		
			42 50	
	Ant. Lapointe, pilote, à compte sur son obligation	100 00		
	Intérêt	12 37		
			112 37	
				13,846 54
	Amendes.			
	Montant reçu pendant l'année 1870		....	292 00
	Retenues.			
	Montant reçu pendant l'année 1870		....	7,158 27
				24,333 84

(E. E.)

MAISON DE LA TRINITE, QUEBEC,
31 décembre 1870.

(Signé,) A. LEMOINE,
Trésorier.

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour compte du fonds des pilotes invalides de Québec, pendant l'année 1870.

RECETTE.	$ cts.
Retenues ou contributions des pilotes	7,158 27
Versements de capitaux et d'intérêts opérés par emprunteurs	13,846 54
Amendes	292 00
	21,296 81
DÉPENSE.	
Pensions	10,091 17
Secours	584 21
Prêts, placements et divers paiements	10,519 45
	21,194 83

LISTE DES PERSONNES QUI ONT RECU DES SECOURS DU FONDS.

		$ cts.
Joseph Pepin,	pilote	48 00
D. Boulauger,	,,	8 00
Isaac Gourdeau,	,,	52 00
Alexis Roy,	,,	52 00
Louis Cinq Mars,	,,	96 00
J. Giroux,	,,	12 21
E. Rousseau,	,,	96 00
Pierre Gourdeau,	,,	52 00
F. Caron	,,	96 00
F. Baquet Lamontage	,,	72 00
		584 21

LISTE DES PENSIONNAIRES DU FONDS.

Pilots infirmes.

	$ cts.	
D'Amour, J. S.	120 00	
Lapointe, F. J	120 00	
Asselin, L	96 00	
Bacquet, F.	96 00	
Bainville, R.	96 00	
Boucher, A.	96 00	
Caron, J. B.	96 00	
Cumberland, A.	96 00	
Charest, P	96 00	
Cote, F.	96 00	
Curodeau, F	96 00	
Dion, C	96 00	
Dumas, J	96 00	
Fortin, C	96 00	
Fournier, J	96 00	
Fournier, M	96 00	
Gaulin, J. B	96 00	
Genest, A	96 00	
Genest, J	96 00	
Lachance, O	96 00	
Lapointe, J	96 00	
Lavoie, J	96 00	
Lemieux, L	96 00	
Menard, F. X	96 00	
Nadeau, F	96 00	
Ouellet, A	96 00	
Paquet, P	96 00	
Pelletier, J	96 00	
Plante, G	96 00	
Roy, J. L	96 00	
Smith, M	96 00	
St. Pierre, C	96 00	
Vaillancourt, E	96 00	
Vezina, C	96 00	
Vezina, M	96 00	
Forbes, J	80 00	
Cote, R	40 00	
Lapierre, Denis J	40 00	
A reporter		3,568 00

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec, pour compte du fonds des pilotes invalides de Québec pendant l'année 1870.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Report	....	3,568 00
Veuves de pilotes.		
Veuve Adam, C. J	80 00	
" Asselin, S. B	80 00	
" Asselin, L	80 00	
" Baquet, F	80 00	
" Blanchet, L. D	80 00	
" Bernier, G	80 00	
" Bouchard, M	80 00	
" Caron, G	80 00	
" Chevalier, E	80 00	
" Cote, Z	80 00	
" Couillard, F	80 00	
" Crepeau, P	80 00	
" Curodeau, P	80 00	
" Desrosiers, J	80 00	
" Dick, J	80 00	
" Dion, J	80 00	
" Doiron, A	80 00	
" Dumas, Chryst	80 00	
" Dunford, T	80 00	
" Irvine, Wm	80 00	
" Kœnig, C. F	80 00	
" Lachance, F	80 00	
" Langlois, J	80 00	
" Langlois, L	80 00	
" Langlois, P	80 00	
" Lapointe, A	80 00	
" Lapointe, F	80 00	
" Laroche, J. B	80 00	
" Lavoie, A. (L M.)	80 00	
" Lavoie, A. (U. S.)	80 00	
" Lavoie, H	80 00	
" Levesque, F	80 00	
" McNeil, N	80 00	
" Michaud, A	80 00	
" Normand, P	80 00	
" Ouellet, E	80 00	
" Paquet, A	80 00	
" Pelletier, G	80 00	
" Petit, A	80 00	
" Petitgrew, D	80 00	
" Pouliot, Paul	80 00	
" Plante, J. M	80 00	
" Rioux, F	80 00	
" Roy, Desjardins J	80 00	
" Ruelle, J	80 00	
" Simpson, F	80 00	
" Simpson J	80 00	
" St. Amand, G	80 00	
" Tremblay, L	80 00	
" Amiot, W	64 00	
" Blouin, P	64 00	
" Bossinot, F	64 00	
" Campbell, J	64 00	
" Cote, C	64 00	
" Desnoyers, F	64 00	
" Desrosier, P	64 00	
" Lachance, P. P	64 00	
" Leclerc, F	64 00	
" Pelletier, M	64 00	
" Reilly, J	64 00	
" Royer, A	64 00	
" Turgeon, C. E	64 00	
" Gauthier, H	60 00	
A reporter	4,812 00	3,568 00

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec pour compte du fonds des pilotes invalides de Québec pendant l'année 1870.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Report	4,812 00	3,568 00
Veuves de pilotes.—Suite.		
Veuve Ballantyne, P	48 00	
,, Chasse, Z	48 00	
,, Chouinard, C. W	48 00	
,, Dandurand, J	48 00	
,, Fortin, J	48 00	
,, Keable, A	48 00	
,, Morency, G	48 00	
,, Rioux, M	48 00	
,, Royer, F	48 00	
,, Rouleau, P	48 00	
,, Servant, J. B.	48 00	
,, Verrault, H	48 00	
,, Blanchette, Z	40 00	
,, Cavenagh, M	40 00	
,, Caron, F	40 00	
,, Cote, M	40 00	
,, Fortier, A.	40 00	
,, Langlois, L	40 00	
,, Lapierre, P	40 00	
,, Lapointe, P	40 00	
,, Michaud, P	40 00	
,, McNeil, T	40 00	
,, Plante, G	40 00	
,, Raymond, A	40 00	
,, Thivierge, L	40 00	
		5,908 00
Enfants de pilotes.		
Chasseur, Abraham (aliéné)	48 00	
Enfant de D. Charest (David)	48 00	
,, H. Couillard (infirme)	48 00	
,, D. Charest (Gervais)	32 00	
,, Gordeau, J. (infirme)	30 00	
Enfants de Petitgrew, W., (2)	50 00	
Enfant de Boutin, T. (infirme)	24 00	
Enfants de Cote, A. (2)	48 00	
,, Toussaint, P. (infirme,) (2)	48 00	
Enfant de Couillard	24 00	
,, Baquet, P. (infirme)	20 00	
,, Dupius, F. (infirme)	20 00	
,, Forbes, P. (infirme)	20 00	
,, Fortin, N. (infirme)	20 00	
,, Gauthier, H. (infirme)	20 00	
,, Jahan, J. (infirme)	20 00	
Enfants de Lavoie, E. (5—3 infirmes)	96 00	
Enfant de Dumas, F. (infirme)	16 00	
,, Pouliot, J. (infirme)	16 00	
Enfants de Turcotte, M. (infirmes,) (3)	48 00	
,, Garneau, P. (5)	80 00	
Enfant de Dumas, C.	12 00	
,, Pichette, D. (infirme)	12 00	
,, Pineau, B. (infirme)	12 00	
Enfants de Raymond, J. (4)	40 00	
		852 00
		10,328 00

ETAT des deniers reçus et payés par la Maison de la Trinité de Québec, pour compte du fonds des pilotes invalides de Québec pendant l'année 1870.—*Fin.*

SITUATION DU FONDS.	$ cts.
Deniers prêtés	57,972 02
Intérêts dus par diverses personnes	1,280 40
En caisse	3,139 01
	62,391 43
A déduire—Arrérages de pensions dus ce jour	246 20
	62,145

A. LEMOINE,
Trésorier

(E.E,)
MAISON DE LA TRINITÉ,
QUÉBEC, 31 décembre 1870.

(Examiné,) VITAL TETU,
Maître.

APPENDICE No. 16.

LA MAISON DE LA TRINITÉ de Montréal en compte avec la Puissance du Canada pendant l'année expirée le 30 juin 1870.

	$ cts.	$ cts.
Salaires des officiers de la Maison de la Trinité :—		
Louis Marchand, maître	625 00	
E. D. David, secrétaire-trésorier	1,325 00	
D. Rooney, commis	600 00	
P. E. Cotté, surintendant des pilotes	1,200 00	
M. Brennan, huissier pour les affaires maritime	400 00	
		4,150 00
Dépenses diverses :—		
Salaires et dépenses ordinaires des gardiens des phares	4,209 85	
Gages et nourriture du capitaine et de l'équipage du steamer *Richelieu*	2,094 45	
Charbon	1,448 40	
Huile	518 30	
Impressions, annonces et fournitures de bureau	229 12	
Chaloupes et avirons	116 85	
Loyer et chauffage des bureaux	510 00	
Dépenses ordinaires des bureaux	230 46	
Bois et eau pour bureaux	127 90	
Réparations au bateau-phare et au *Richelieu*	577 95	
Maître du havre de Sorel et déboursés	524 63	
Services professionels	300 50	
Frais de l'inspection des phares	94 79	
Réparations aux phares, et lampes	988 15	
Peinturages et huiles pour phares	1,307 69	
Emplacements pour phares	209 88	
Approvisionnements pour vaisseaux et phares	677 31	
Sondages dans le lac St. Pierre	100 00	
Bouées et balises	1,337 07	
Dépenses à Sorel de P. E. Cotté et Joseph Monder	141 55	
Fret et charroi	75 58	
Assurance du mobilier, etc.	17 25	
Assurance du steamers *Richelieu*	144 00	
Redevance pour terrain à Lavaltrie	30 00	
Pierres pour bouées et quai à Verchères	131 90	
Ancres et bois de cèdre pour bouées	404 79	
Loyer de barges employées à la pose de bouées	166 30	
Ouvrages de forgeron à des bouées	321 74	
Loyer du quai à Sorel	223 08	
Rétribution pour sauvetage, phares de Lavaltrie	136 00	
Phares de Repentigny	109 00	
Frais extraordinaires d'emmagasinage de lampes	45 00	
		17,549 49
Total		21,699 49

WM. SMITH,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

JOHN TILTON, *comptable.*
15 décembre 1870.

APPENDICE No. 17.

ETAT des recettes pour le fonds des marins malades, dans toute la Puissance, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Nom du Port.	Trimestre expiré le 30 septembre 1869.	Trimestre expiré le 31 décembre 1869.	Trimestre expiré le 31 mars 1870.	Trimestre expiré le 30 juin 1870.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Montréal	757 76	496 58	....	620 42	1,874 76
Québec	5,727 44	1,498 68	77 16	6,794 10	14,097 38
St. Jean	322 06	111 44	....	851 70	1,285 20
Rimouski	134 14	40 09	....	40 24	214 47
New Carlisle	46 72	53 24	....	26 72	126 68
Bassin de Gaspé	41 88	33 84	....	40 90	116 62
Amherst	7 42	4 78	....	48 86	61 06
	7,037 42	2,238 65	77 16	8,422 94	17,776 17

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Advocate Harbor	....	....	....	....	....
Amherst	90 40	....	....	40 12	130 52
Annapolis	23 80	21 82	3 46	27 04	76 12
Antigonish	....	....	....	....	....
Arichat	166 46	7 72	....	27 54	201 72
Baddeck	....	....	....	15 20	15 20
Barrington	18 24	4 26	1 10	13 00	36 60
Rivière à l'Ours	....	....	....	....	....
Rivière aux Castors	....	....	....	....	....
Anse Belliveau	....	....	....	....	....
Bridgetown	2 98	....	....	....	2 98
Canada Creek	18 78	....	....	....	18 78
Cap Canso	23 98	....	....	1 08	25 06
Chester	....	....	....	....	....
Cheverie	....	....	....	....	....
Clementsport	....	....	....	....	....
Cornwallis	....	....	....	....	....
Baie des Vaches	440 38	33 86	6 46	87 90	568 60
Caledonia	22 26	....	....	....	22 26
Digby	46 32	12 08	35 58	13 46	107 44
Cinq Iles	....	....	....	....	....
Freeport	0 70	....	....	....	0 70
Frenchcross	....	....	....	7 58	7 58
Glace Bay	5 42	....	....	....	5 42
Grand Bras d'Or	....	....	....	....	....
Harborville	....	....	....	....	....
Havre au Bouché	1 32	....	....	....	1 32
Horton	....	....	....	....	....
Halifax	1,061 90	382 86	400 78	832 10	2,677 64
Isaacs-Harbor	....	....	....	....	....
Joggins	....	....	....	....	....
Lahève	....	....	....	....	....
Lingan	37 88	....	....	....	37 38
Petit Bras d'Or	....	....	....	....	....
Petite Rivière	....	....	....	....	....
Lunenburg	86 10	11 90	8 44	59 34	165 78
Liverpool	71 10	49 07	29 35	65 16	214 68
Londonderry	6 84	....	....	2 18	9 02

ETAT des recettes pour le fonds des marins malades, dans toute la Puissance, pendant l'année fiscale expiré le 30 juin 1870.—*Suite.*

NOM DU PORT.	Trimestre expiré le 30 septembre 1869.	Trimestre expiré le 31 décembre 1869.	Trimestre expiré le 31 mars 1870.	Trimestre expiré le 30 juin 1870.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Louisbourg	1 16	....	....	1 06	2 22
Baie de Mahone	....	....	....	....	....
Main-à-Dieu	....	....	....	....	....
Maitland	14 52	....	....	....	14 52
Margaree	....	....	....	....	....
Margaretsville	....	....	....	....	....
Merrigomish	....	....	....	....	....
Sidney Nord	190 54	46 36	....	....	236 90
Parrsboro'	20 02	6 22	2 94	16 16	45 34
Pictou	547 62	94 62	....	94 74	736 98
Port Acadia	15 56	....	....	....	15 56
Port Gilbert	....	....	....	....	....
Port Hawksbury	15 28	....	....	10 68	25 96
Port Hood	1 44	....	....	7 83	9 27
Port Latour	1 64	....	....	....	1 64
Port Medway	13 40	17 96	12 94	21 72	66 02
Port Mulgrave	42 40	2 86	4 44	....	49 70
Port Richmond	....	....	....	....	....
Port Williams	....	....	....	....	....
Pubnico	1 58	....	....	....	1 58
Pugwash	....	....	....	....	....
Ragged Island	9 42	....	....	7 80	17 22
Ratchford, Rivière de	....	....	....	....	....
Sandy Cove	....	....	....	....	....
Ste. Anne	....	....	....	....	....
Ste. Marie (Rivière)	3 80	....	....	....	3 80
Shelburne	4 16	13 44	....	....	17 60
St. Pierre	....	....	....	....	....
Sydney	10 88	....	6 68	92 12	109 68
Tangier	....	....	....	....	....
Truro	....	....	....	....	....
Tatamagouche	....	....	....	....	....
Thorne's Cove	8 96	....	....	....	8 96
Tousquet	....	....	....	....	....
Westport	8 92	....	....	....	8 92
Wallace	....	....	....	....	....
Walton	....	....	....	....	....
Windsor	215 89	46 38	27 58	80 87	370 70
Weymouth	....	....	6 06	29 37	35 43
Yarmouth	20 26	106 38	47 24	73 02	246 90
	3,272 29	857 79	593 05	1,627 07	6,350 20

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst	63 28	36 26	....	49 40	148 94
Baie Verte	23 92	5 28	....	14 82	44 02
Bouctouche	....	....	....	....	....
Campbelltown	....	....	....	....	....
Campobello	....	....	....	....	....
Caraquette	3 46	....	....	....	3 46
Chatham	306 68	117 84	....	310 96	735 48
Dalhousie	131 60	21 66	....	108 74	262 00
Dorchester	42 94	4 56	....	....	47 50
Fredericton	....	....	....	....	....
Harvey	....	....	....	....	....
Hillsborough	20 80	10 30	....	....	31 10
Moncton	3 68	....	....	2 96	6 64

ETAT des recettes pour le fonds des marins malades, dans toute la Puissance, etc. —Province du Nouveau-Brunswick.—*Suite.*

Nom du Port.	Trimestre expiré le 30 septembre 1869.	Trimestre expiré le 31 décembre 1869.	Trimestre expiré le 31 mars 1870.	Trimestre expiré le 30 juin 1870.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
New Bandon	.....	.....	.....	.....	.....
Newcastle	256 68	35 64	.....	271 96	564 28
Joggins Nord	.....	.....	.....	.....	.....
Richibouctou	233 36	.....	.....	89 56	312 92
Rockland	.....	.....	.....	.....	.....
Sackville	21 42	1 30	.....	8 26	30 98
Shédiac	124 10	1 07	.....	23 80	148 97
Shippégan	8 22	6 92	.....	3 64	18 78
St. André	58 84	31 24	.....	12 40	102 48
St. George	55 70	27 40	6 16	45 56	134 82
St. Jean	1,453 96	851 74	683 80	1,696 50	4,686 00
St. Etienne	21 80	12 86	4 88	30 60	70 14
Iles de l'Ouest	.....	5 04	2 04	.....	7 08
Welchpool	25 42	6 32	2 96	56 12	90 82
	2,845 86	1,175 43	699 84	2,725 28	7,446 41

RÉCAPITULATION.

Province de Québec	7,037 42	2,238 65	77 16	8,422 94	17,776 17
" la Nouvelle-Ecosse	3,272 29	857 79	593 05	1,627 07	*6,350 00
" du Nouveau-Brunswick	2,845 86	1,175 43	699 84	2,725 28	7,446 41
	13,155 57	4,271 87	1,370 05	12,775 29	31,572 78
*A déduire pour le convertissement et la perception dans la Nouvelle-Ecosse					162 32
Cours canadien					31,410 46

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

JOHN TILTON,
Comptable.

APPENDICE No. 18.

ETAT des dépenses pour les marins malades et blessés et pour les marins naufragés et dénués de ressources, pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

	cts.	$ cts.
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.		
Hôpital de marine, St. Jean.		
L. B. Botsford, 12 mois de salaire comme médecin	560 00	
G. H. Harding, do do médecin du lazaret	100 00	
Rev. W. Armstrong, do do aumônier	100 00	
Charles Ward, do do secrétaire	400 00	
Intendant, do de	300 00	
Infirmière, do do	80 00	
Indemnité pour pension à l'intendant	73 00	
Do do l'infirmière	73 00	
Cuisinier, 12 mois de gages	48 00	
R. Moore, menuisier, réparations	201 00	
D. McKnight, ouvrage de maçon	163 10	
J. et F. Burpee, peintures	24 08	
E. Fisher, bois de construction	162 30	
H. Maxwell ,,	36 84	
J. Hamilton ,,	14 95	
H. Duffell ,,	15 78	
Adam Young, grilles de foyers	39 00	
J. E. Turnbull, ouvrage de moulin	12 39	
James Isbister, peintre, inscriptions sur tombes des marins	108 00	
John Bryden, pain	110 47	
William Bonkhout, viandes de boucherie	177 59	
Jardine et Cie., épiceries	188 02	
R. P. McGivern, charbon	158 78	
Z. Davis, bois	54 00	
Thomas Davidson, lait	38 48	
John Sears, drogues	99 88	
H. Davis, ouvrage dans le jardin	64 00	
Commissaires de l'aqueduc, taxe de l'eau	50 00	
M. Barnes, pommes de terre	60 55	
J. Isbister, ouvrage de peintre	25 36	
C. A. Barnes, garde-malade	144 00	
M. Barnes, pension d'un garde-malade	144 00	
Compagnie du gaz, gaz	54 30	
P. Riley, voiturage	10 80	
H. Kempson, lavage	71 70	
D. McKnight et autres, badigeonnage à la chaux, etc	43 65	
Divers comptes	246 04	
		4,253 06
Hôpital de marine, Miramichi.		
Médecin, 12 mois de salaire	200 00	
Dépenses pour les marins malades	659 78	
		859 78
Hôpital de marine, St. André.		
Médecin, 12 mois de salaire	200 00	
Dépenses pour les marins malades	498 30	
		698 30
Hôpital de marine, Richibouctou.		
Réparations	145 00	
Dépenses pour les marins malades	424 79	
		569 79
A reporter		

ETAT des dépenses pour les marins malades et dénués de ressources, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Report	....	....
Hôpital de Marine, Bouctouche.		
Dépenses des marins malades	....	115 50
Hôpital de Marine, Bathurst.		
Dépenses des marins malades	....	416 01
Hôpital de Marine, Hillsboro'.		
Dépenses des marins malades	....	44 35
Hôpital de Marine, Sackville.		
Dépenses des marins malades	....	70 00
Hôpital de Marine, Shédiac.		
Dépenses des marins malades	....	287 30
Hôpital de Marine, Dalhousie.		
Dépenses des marins malades	....	45 30
Hôpital de Marine, Harvey.		
Dépenses des marins malades	....	148 00
Hôpital de Marine, Hopewell.		
Dépenses des marins malades	....	66 25
Hôpital de Marine, Dorchester.		
Dépenses des marins malades	....	51 50
Hôpital de Marine, Kingston.		
Dépenses des marins malades	....	100 00
		7,720 14
Marins naufragés et dénués de ressources.		
George W. Smith, transport, subsistances, etc	....	162 10
		7,882 24
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.		
Dépenses des marins malades à Halifax	2,104 27	
,, ,, Pugwash	35 63	
,, ,, Cap Canso	137 80	
,, ,, Pictou	197 28	
,, ,, Liverpool	12 25	
,, ,, Port La Tour	14 00	
,, ,, Baie des Vaches	384 07	
A reporter	....	

ETAT des dépenses pour les marins malades et dénués de ressources, etc.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Report...	....	
Dépenses des marins malades à Windsor........................	7 00	
" " French Cross........................	44 30	
" " Port Hood........................	77 00	
" " Port Mulgrave........................	18 00	
" " Sydney........................	78 37	
" " Digby........................	78 98	
" " Arichat........................	66 00	
" " Canada Creek........................	98 37	
" " Port Hawkesbury........................	38 50	
" " Port Medway........................	34 50	
" " Shelburne........................	57 07	
" " Rivière Ratchford........................	7 00	
" " Annapolis........................	116 95	
" " Pomquet........................	311 50	
" " Port Hood........................	50 25	
" " Granville........................	26 50	
Transport de marins d'Halifax à Barrington........................	6 00	
		4,001 59
Marins naufragés et dénués de ressources.		
H. W. Johnston, transport, effets d'habillement, etc........................	314 30	
MM. Harrington, Londres, Angleterre, dépenses faites pour l'équipage du sloop *Industry*, de la Nouvelle-Ecosse, naufragé sur l'Atlantique........................	278 42	
		592 72
		4,594 31
PROVINCE DE QUÉBEC.		
John Fraser, percepteur, dépenses des marins malades et blessés à New Carlisle.	....	435 25
J. C. Belleau, " " " " Gaspé........	....	113 65
B. Burland, " " " " St. Jean....	....	10 00
Hôpital-Général de Montréal " " Montréal....	....	1,107 00
J. Le Boutillier, " " " " Percé........	....	241 74
Charles Joncas, remboursement de droits illégalement perçus sous l'empire de l'acte 31 Victoria, chap. 64, à Québec........................	....	15 90
		1,923 54
Marins naufragés et dénués de ressources.		
J. C. Belleau, dépenses faites pour l'équipage de la goëlette naufragée *Arrow* à Gaspé........................	421 70	
J. C. Belleau, dépenses faites pour l'équipage de la goëlette nanfragée *Leo*, à Gaspé........................	128 22	
		549 92
		2,473 46
RÉCAPITULATION.		
Marins malades—Province du Nouveau-Brunswick........................	7,720 14	
" " " de la Nouvelle-Ecosse........................	4,001 59	
" " " de Québec........................	1,923 54	
		13,645 27
Marins naufragés et dénués de ressources—Province du Nouveau-Brunswick...	162 10	
" " " " de la Nouvelle-Ecosse....	592 72	
" " " " de Québec........................	549 92	
		1,304 74
		14,950 01
Dépense totale........................		

ETAT des dépenses pour les marins malades et dénués de res sources, etc.—*Fin.*

Hôpital de marine, Ste. Catherine.	$ cts.	$ cts.
Fonds affectés par le parlement au soutien de cet établissement	500 00	500 00

WILLIAM SMITH,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries

JOHN TILTON,
Comptable.

APPENDICE

STATISTIQUE des naufrages et accidents de bâtiments de mer, depuis le 1er janvier
la marine et

Nom du navire.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Provenance et destination.
Able	Trois-mâts	Norvège	540	De Québec pour Dundee
Almanda	Goëlette	Québec	98	D'Antigonish pour Québec
Avon	"	Shelbourne, N.-E.	46	DeRocky Harb. pour Barrington, N.-E
Alexander William	"	Arichat, N.-E.	166	De New-York pour St. Jean, N. B
Arthur White	Barque	Cork	734	De Cork pour Québec
Ajax	Goëlette	Yarmouth, N.-E.	53	Du Labrador pour Yarmouth
Australasian	Trois-mâts	St. Jean, N.-E.	1,247	Pas de renseignements
Advalorem	Goëlette	.....	.....	.....
Agnes Fraser	Brigantin	Pictou, N.-E	298	De Pictou pour Boston
Architect	Barque	Memel, Prusse	410	De Québec pour Antwerp
Agnes M. Lovitt	"	St. Jean, N.-B.	176	De Cardenas pour New-York
Annie Laurie	Goëlette	Ile du Prince-Edouard	69	.....
Alexandra	"	Halifax, N.-E	36	En campagne de pêche à Ingonish
Amy M	"	Ste. Marie, N.-E.	74	De Port Gilbert pour Boston
Alenck	Brigantin	Ile du Prince-Edouard	198	De Charlottet. pour le Can. de Bristol.
Adeladie	"	"	137	De Georget'n pour St. Jean, Terreneuv.
Agenora	"	Pas de renseignements	.....	De New-York pour Dublin
Australia	Brick	Liverpool, A.	931	De Dalhousie pour Liverpool
Afton	"	Sackville, N.-B.	164	.....
Agility	Goëlette	Halifax	63	PourTerreneuve
Ansel	Barque	St. Jean, N.-B.	119	.....
Artisan	"	"	436	.....
Achiever	Goëlette	Halifax, N.-E	75	.....
British Eagle	"	Halifax, N.-E	44	Pas de renseignements
Belle Barbour	"	St. Jean, N.-B.	91	De Gloucester pour Boston
Brother's Pride	Barque	"	443	De St. Jean
Brisk	Brigantin	"	254	De New-York pour Liverpool
Barrington	Goëlette	Barrington, N.-E.	42	.....
Bella	"	St. Jean, N.-B.	46	.....
C. C. Horton	Trois-mâts	Yarmouth, N.-E.	775	De Londres pour Boston
C. W. Wright	Brigantin	Halifax, N.-E.	75	.....
C. H. Beck	Goëlette	Londonderry N.-E.	.....	De Joggins pour St. Jean
City of Quebec	Steamer	Québec	521	De Québec pour Pictou
Connubia	Barque	Shields nord	368	D'Fspagne pour Ste. Marie, N.-E.
City of Boston	Steamer	Liverpool	1,650	De Boston pour Liverpool
Colonist	Barque	"	514	De Richibouctou pour Liverpool
Commodore	Trois-mâts	Aberdeen	562	De Sunderland pour Québec
Cingalese	Barque	Glasgow	698	De Greenock pour Montréal
Cordelia	Brigantin	Yarmouth, N.-E.	100	De Boston pour Newcastle
Charlotte	Goëlette	Arichat	118	De Sydney pour Halifax
C. T. Tompkins	Brigantin	St. Jean, N.-B.	180	De St. Jean pour Cienfugos
Courrier du Canada	Barque	Québec	.....	De Québec pour Queenstown
Concert	Goëlette	St. Jean, N.-B.	48	.....
Chebucto	Brick	Halifax, N.-E	113	.....

No. 19.

1870 jusqu'au 1er janvier 1871, d'après les rapports reçus par le département de des pêcheries.

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes d'hommes.	Conséquences de l'accident.
Juin 15	Devant St. Jean, Ile d'Orléans	Abordage	Pas de renseignem.	P. n'a péri	P. partielle, $1,200.
Juillet 12	Grosse Isle, Kamouraska	Perte de mâts.	Gros temps	,, ...	,, $200.
Août 6	Au large du p. de St. Anne	Echouage	,,	,, ...	Perte totale.
,, 12	O. de l'île aux Loups-marins	,, ...	Le cap. ne connais sait p. le siflet d'al.	,, ...	,, $7,000.
Septembre 4 ..	Dans le port de Québec ..	Abordage	Erreur de route ...	,, ...	Perte partielle $80.
,, 4 ...	Ile Thomas	Echouage	Gros temps	5 h. noyés.	Perte totale $3,200.
Pas de renseig.	En mer	Supposé sombré	....	Equi. noyé	Perte totale.
Septembre 4 ..					
,, 19 ..	Ph. du s., goulet de Canso	Echouage	Gros temps	,, ...	Perte totale, $8,000.
,, 22 ..	Près d. Roch.-aux-oiseaux	,, ...	Danger non indiqué sur la carte	,, ...	,, $16,000.
Pas de renseig.	....	,, ...			
....	Au large du cap Whittle	Ayant engagé			
Septembre 4 ..	Côte n. de la baie Aspey.	Echouage	Gros temps	P. n'a péri	Perte totale $2,400.
Octobre 31	Ile Verte	,, ...	Erreur de jugement et négligence ...	,, ...	,, $1,800.
Décembre 4 ..	Petit Tracadie	,, ...	Gros temps	,, ...	,, $14,000.
,, 10 ..	Vis-à-vis le phare de la pointe Basse	,, ...	,, .	,, ...	,, $7,000.
....	Baie de Dublin				Perte totale.
Novembre 25 ..	Lat. 47 N. Long 23 O ...	Abandonné ...	Pas de renseignem.	....	,,
....	Chagogin	Echouage	Gros temps	....	Postal.
....	Pointe des Commissaires.	,, ...	Ay. chas. s. ses anc.	....	Perte totale.
....	....	Abandonné ...	....	....	,,
Janvier	....	Echouage	....	....	,,
Février 14	....	,, ...	....	....	
					Perte totale.
Février 24	Cap Canso	Echouage	Gros temps	P. n'a péri	P. partielle, $2,560.
Octobre 19	15 miles S. de la Martini.	Remp. p. la mer	Ch. pesante s. pont	,, ...	,,
Pas de renseig.	Rhyle	Echouage	....	,, ...	,,
Décembre 27 ..	Cymyran	,, ...	Gros temps	,, ...	,,
Novembre 5 ..	Anse de l'Eglise près de Louisbourg	,, ...	,, .	,, ...	Perte totale.
Juin 8	....	....	....	....	
					P. totale, $28,000.
Mars 6	En mer	Sombré	Gros temps	....	Perte totale.
....	....	....	....	....	Pas de renseignm.
Janvier 14	Pointe Wolfe	Echouage	Gros temps	P. n'a péri	P. totale, $60,000
Mai 1er	Extrêm. O. de l'île Verte.	Abordage	Grain de vent	2 h. noyés	Perte partielle.
,, 31	White Head, N. E	Echouage	Ay. manqu. à virer	P. n'a péri	Perte totale.
....	Supposé sombré en mer ..	....	....	Equi. noyé	Perte partielle.
Juin 14	Sur port à quai	Chaviré	En cours d'investi.	P. n'a péri	,,
Septembre 4 ..	Port de Québec	Abordage	Erreur de juegment	,, ...	
3 ,, ..	O. de la riv. de l'Ile Verte	Echouage	,,	,, ...	
....	Chaî. d. roch. de la Trinité	,, ...	....	,, ...	Perte partielle.
Septembre 25 .	Bermude	,, ...	Brume épaisse	,, ...	P. totale, $5,000
,, 15 ..	Ile aux Coudres, fleuve St. Laurent	Ayant engagé.	Gros temps	,, ...	
Novembre 26 .					
		Echouage	Perte d'un d'ancre		Perte partielle.
			et gros temps ...	,, ...	Perte totale.
Octobre 5	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	,,

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents de mer survenus

Nom du navire.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Provenance et destination.
Devonshire	Trois-mâts	Liverpool	858	De Liverpool pour Québec
Debonaire	Goëlette	Cap Canso	95	Du Cap Canso pour St. Jean, N. B.
Dovercourt	Barque	Londres	531	D'Amsterdam pour Québec
Dragon	Goëlette	Pictou, N. E.	.....	.....
Dundalk	Barque	St. Jean, N. B.	251	.....
Despatch	Goëlette	Yarmouth, N. E.	74	De St. Martin pour Yarmouth
Emma	Brick	Nantes (France)	130	De Charente pour Québec
Eleazer	Barque	Christiana	404	De Londres pour Québec
Etoile	Steamer	Québec	96	De Québec pour la Pointe-aux-Tremb.
Evergreen	Goëlette	Canso	52	D'Halifax pour Pictou
Express	Barque	Stralsund	333	De Liverpool pour Halifax
Exodus	Trois-mâts	Newcastle	1,111	De Shields pour Québec
Ellora	Barque	Liverpool, N. E	276	De Liverpool peur Bridgewater
E. A. Wilson	Goëlette	Halifax, N. E.	42	D'Halifax en voyage de commerce
Experiment	,,	,,	45	De Main-à-Dieu pour le Cap-Breton
Echo	,,	Digby, N. E	36	De Joggins pour Cornwallis
Edward	Barque	Maitland	N. K.	De Hantsport pour New-York
Eleonore	,,	Québec	679	De Québec pour Sharpness-Point
Electric	Trois-mâts	Londres	1,106	De Leith pour Rimouski
Eva	Goëlette	Harbourville	40	De St. Marys pour Joggins
Empress	Steamer	British	.....	De St. Jean pour Joggins
Emma	Goëlette	Halifax, N. E	56	.....
Emma G	,,	St. Jean, N. B.	147	.....
Ellen Nancy	,,	Parrsboro'	71	.....
Eolus	Barque	Halifax, N. E	234	.....
Foyle	Brick	Sydney, C. B	244	De St. Jean pour Cardenas
Four Brothers	Goëlette	,,	104	D'Halifax pour Sydney
Fidelia	,,	Parrsboro'. N. E	.....	.....
Farewell	,,	Halifax	26	De Guysboro' pour Halifax
Frank Churchill'	Brigantin	,,	79	De Malaga ponr Montréal
Fleetwing	Goëlette	St. Jean, N. B.	.....	.....
Frank W	Brick	Halifax, N. E.	203	De Cuba pour Halifax
Flora	Goëlette	,,	87	.....
Germany	Steamer	Glasgow	2,075	De Liverpool pour Québec
General Williams	Goëlette	Lunenburg, N. E.	81	D'Halifax pour Boston
Glaramara	Barque	Grreenock	449	Pas de renseignements
Gondalier	Brick	Parrsboro', N. E.	176	De Cardenas pour New-York
G. R. C.	,,	St. Jean, Terreneuve	.....	De Joggins pour St. Jean
Georgie Todd	Goëlette	St. Etienne, N. B.	175	De St. Etienne pour la Havane
Geneva	Trois-mâts	Québec	998	De Liverpool pour St. Jean, N. B.
Globe	Goëlette	St. Jean, N. B.	69	.....
Golden Light	Trois-mâts	,,	1,052	.....
Georgina	Goëlette	Halifax, N. E.	82	.....
Happy Return	Brigantin	Hawkesbury	146	De Portsmouth et Pictou
Highland Nancy	Brick	Digby, N. E.	152	De New-York pour Porto-Rico
Herrog Paul	Barque	Rustock	N. K.	De Belfast pour St. Mary's
Huron	,,	Londres	254	Pas de renseignements
H. A. Stephenson	,,	St. Jean, N. B	400	D'Annapolis pour Montevideo
H. V. Crandall	Brick	Parrsboro', N. E	154	De Windsor pour New-York
Hiram	Goëlette	Halifax	66	De la baie des Vaches pour Halifax

depuis le 1er janvier 1870 jusqu'au 1er janvier 1871, etc.—*Suite.*

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature. de l'accident	Cause de l'accident.	Perte d'hommes.	Conséquences des sinistres.
Juin 5	Côté sud-est de l'île St. Paul	Echouage	Brume épaisse	P. n'a péri	Perte partielle.
...	Tor Bay	,,	Mauvais temps	,,	,,
Novembre 5	Battures de Manicouagan	,,	Cause inconnue	,,	,, $500.
...	...	,,			
...	...	...	...	...	Perte totale ...
...	Ile d'Antigoa	...	...	...	...
Juin 9	Pointe Cariboo	Echouage	Erreur de la boussole par attraction	,,	Perte totale, $6,000
Juil. 24	Havre de Québec	Rupture de ses câbles	Gros temps	,,	Perte partielle, $120
Août 8	V.-à-v. la Pte-aux-Tremb.	Abordage	Erreur de jugem't.	4 per. noy.	Perte totale, $800.
,, 30	V.-à-v. le roc. a'x Goëlands	,,	Abordé	P. n'a péri	,, $1,600.
,, 29	Ile Cranberry	Echouage	Pas de renseignem.	,,	Perte partielle.
,,	Battures de Portneuf	,,	Erreur de compas.	,,	Perte tot. $19,000.
Septembre 4	Au quai, Liverpool	,,	Gros temps	,,	,, $10,000.
Juin 22	Cap-Breton	,,	Rup. de ses chaînes	,,	Perte partielle.
Septembre 4	Au havre de Sheet	Sombré	Gros temps	4 per. noy.	Perte tot., $14,000.
,, 4	Cap Dore, baie de Fundy.	,,	,,	T. l'éq a p.	,, $500.
N'est pas connu	En mer	Abandonné	,,		
Octobre 24	Vis-à-vis le mont Louis	Voie d'eau	Pas de renseignem.	P. n'a péri	Perte totale.
Novembre 1er.	Ex. n.-e. du dét. de Barnabé	Echouage	Gros temps	,,	,,
Octobre 24	Joggins, près l'anse Louis	,,	,,	,,	,, $500.
Août 3	Port de St. Jean	Abordage	Brume	,,	Perte partielle.
Novembre 5	Main-à-Dieu	Echouage			
Octobre 25	...	,,	...	...	Perte totale.
Décembre 18	Ile au Cerf	Sombré	...	...	,,
...	...	...	...	...	,,
Avril 23	Récif Vert, cap Vert	Echouage	Gros temps	,,	Perte partielle.
Septembre 4	...	,,	,,	,,	,,
,, 4	Entrée du port St. Jean.	Perte de mâts et de voiles	,,	,,	,,
Mai 8	Port des Moutons	Sombré	Mauv. état du nav.	,,	Perte totale.
Octobre 20	Ile d'Anticosti	Echouage	Erreur de compas.	,,	Perte partielle.
...	Ile de Hant	Incendie	Mauvais temps ...		
...	Fleuve Tonala	Echouage		,,	Perte totale.
...	...	...	...	...	,,
Mai 1er	Ext. ouest de l'île Verte.	Abordage	Cause non enc. const	,,	Perte part., $8,000.
,, 26	15 milles E. de Lahève				
N'est pas connu	Ile Delany	Echouage	Pas de renseignem.	,,	Perte partielle.
Avril 8	Pegart Rocks	Sombré	Gros temps	,,	Perte totale.
Janvier 13	Pointe Wolfe	Echouage			
Décembre 15	Ile aux Loups-marins	A engagé	,,	4 h. noyés.	Perte tot., $15,000.
Octobre 28	"Les Roches," b. de S. Ives	Echouage	,,	22 h. noyés à ce que l'on croit.	,,
Mai 6	...		...	...	Perte totale.
Avril 15	...	...	...	...	,,
...	...	Echouage	...	...	,,
Septembre 4	Pointe ouest de l'île Sambro	Echouage	Gros temps	P. n'a péri	Perte tot., $3,200.
Mars 9	Vis-à-vis du phare de Highland, New-York	Abordage	Erreur de jugem't.	,,	,, $8,000.
N'est pas connu	Vis-à-vis le pt. de Liscomb	Sombré	Gros temps	,,	,, ,,
,,	Windsor comté de Hants.	Echouage	,,	,,	Perte partielle.
Septembre 18	Battures George	,,	,,	,,	Perte tot., $1,000.
,, 18	Devant Chatham	Démâtage	,,	,,	Perte part., $4,500.
Décembre 25	Chenal de St. André, Canso	Echouage	,,	,,	Perte tot, $1,800.

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents de mer survenus

Nom du navire.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Provenance et destination.
Ida E	Barque	St. Jean, N. B	......	Pas de renseignements.
Iona	,,	New Glasgow, N. E.	380	De Buenos-Ayres pour New-York
Isabelle	Brigantin	Economy, N. E	238	......
Jeff Davis	Barque	Bermude	240	Du Cap Breton pour Boston
John Bull	,,	Londres	484	De Montréal pour Londres
Janaro	,,	Reesor (Norvége)	525	De Québec pour Queenstown
Jessie Coffin	,,	Shelbourne, N. E	816	De Liverpool pour Halifax
Janet	,,	Liverpool, N. E	240	De la Havane pour Queenstown
J. Morton	Brigantin	Windsor, N. E	130	......
James Fraser	,,	Sydney, C. B	67	De Sydney pour Halifax
Jack Tar	Goëlette	Teignmouth	85	De Teignmouth pour Bristol
J. S. de Wolf	Trois-mâts	St. Jean, N. B	1,115	......
John G. Hall	Barque	Digby, N. E	326	De Liverpool pour Philadelphie
Jessie Campbell	,,	,,	335	......
James Munro	,,	Pictou, N. E	.....	De Buenos-Ayres pour Montevideo
J. R. Howard	Goëlette	St. Jean, N. B	......	......
Joshua S	Barque	,,	392	......
John Millen	Goëlette	,,	37	......
Kate Sancton	,,	Yarmouth, N. E	677	De St. Jean pour Gloucester
Kate Cummins	Brick	St. Jean, Terreneuve	184	De St. Jean T., pour St. Jean, N. B..
Libertad	Barque	Etat de Maine	527	De Montréal pour Buenos Ayres
Labrador	Steamer	Londres	266	De St. Jean pour Boston
Lyman Cann	Barque	Yarmouth, N. E	593	De St. Jean pour l'Irlande
Louisa Bliss	Goëlette	Etats-Unis	429	En chargement pour New-York
Lochiel	......	Shelburne, N. E	.....	......
Leo	,,	Halifax, N. E	111	......
Lenoir	Brick	Arichat, C. B	261	De Rittle-Glass Bay pour New-York.
Leader	,,	,,	146	......
Lena	,,	Halifax, N. E	190	......
Laura	Brigantin	Windsor, N. E	236	De New-York pour Queenstown
Lookout	Goëlette	Parrsboro', N. E	30	De Mary's Point pour Joggins
Lizzie A. Tar	,,	Americain	......	De Québec pour Gloucester
Lena	Brick	Goulet de Canso	380	De Milk River pour Philadelphie
Louisa	Barque	St. Jean, N. B	163	......
Lathella	,,	Halifax, N. E	325	......
Message	Trois-mâts	St. Malo, France	N. K.	De Boston pour St. Pierre Miquelon.
Mary E. Walker	Goëlette	......	71	......
Mary Maria	,,	Parrsboro', N. E	126	De Sydney pour Boston
M. & E. Robbins	Barque	Yarmouth, N. E	462	De Boston pour Cork
Maria Victoria	Goëlette	Québec	96	Du Cap-Breton pour Québec
Mira	Barque	Pugwash, N. E	419	Pas de renseignements
Mary E. Bliss	Goëlette	St. Jean, N. B	96	De St. Jean pour Boston
Mary Kelly	,,	St. André, N. B	172	......
Mary Catherine	,,	Pictou, N. E	169	Pas de renseignements
Micmac	,,	Halifax, N. E	29	,,

depuis le 1er janvier 1870 jusqu'au 1er janvier 1871.—*Suite.*

Date de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes d'hommes.	Conséquences des sinistres.
....	Ile de Vase				
Décembre 18..	Montevideo	Echouage.....	Gros temps.......	P. n'a péri	
....	En mer..................	Abandonné ...	,, ..	,,	Perte totale.
Septembre 8..	Batture de Main-à-Dieu.	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	,, partielle.
Juin 9..	Port de Québec	Abordage.....	Abordé...........	,, ...	,, $300.
Juillet 25.....	Pointe d'Anticosti	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	,, totale, $15,000.
Pas de renseig.	En mer	Abandonné ...	,, ..	,, ...	,,
,, ...	Ile Harbor...				
,, ...	Spencer.				
Septembre 4...	Près d'Halifax..........	Sombré.......	Gros temps.	Eq. a péri	,, ,,
Août 19	Bristol	Abordage.....	A abordé Kate Sancton	P. n'a péri	,, partielle.
Octobre 5.....	En mer.........	Sombré.......	Gros temps.......	....	,, totale.
Septembre 1er	Dans la Manche.........	Abordage.....	Pas de renseig....	P. n'a péri	,, part., $1,200.
Janvier 4.....	En mer..................	Abandonné.			
....	Entrée de Montevideo...				
Août 25......	County-Harbor	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	Postal.
Janvier 23.....	....	,, ...	....	....	Perte totale.
Avril 4.......					
Août 19.......	Bristol	Abordage.....	Abordage par le Jack	,, ...	,, partielle.
Décembre 9..	Près d'Archibald's Wharf	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	,, totale, $6,448.
Août 5.......	Ile Brien............	Echouage.....	Gros temps.......	,, ...	,, totale ....
Juillet 14.....	Grand Manan, Baie de Fundy	,, ...	,, .	,, ...	,, part., $3,000.
Mars 9.......	Carlingford.............	,, ...	,, .	,, ...	,,
Septembre 4..	Mine's Wharf, Baie des V.	Chassé à la côte	,, .	,, ...	,, $3,100.
,, 8..					
....	Port des Trois-Brasses...				
Septembre 4..	Sambro'	Echouage.....	Gros temps.......	9 h. noyés.	,, totale.
4 ,, ..	,, ...	,, ...	,, .		
4 ,, ..	....	Abandonné ...	,, .	....	,, ,,
Pas de renseig.	En mer................	Trouvé chaviré à 150 milles de New-York...	Pas de renseig	Eq. a péri	,, ,,
Octobre 24....	Près de l'anse Louis, Joggins sud...........	Echouage.. ..	Gros temps.......	P. n'a péri	,, totale, $300.
....	Vis-à-vis Owl's Head....	,,	,, .		
....	,, Cap Henlopen.	,, ...	,, .		
....	....	,, ...	....	....	,, ,,
....	....	,, ...	....	....	,, ,,
Septembre 3..	Port de Shelburne......	,, ...	Gros temps.......	P. n'a péri	,, partielle.
Février 14....	....	,,			
Décembre 11..	Louisbourg, C. B........	,, ...	,, .	4 h. noyés.	,, totale.
Février 24....	S.S. Ile de Sable........	,, ...	Erreur de chronomètre	2 ,, ,,	,, ,,
Juillet 9......	Batture de Beaumont...	,, ...	Erreur de jugement	P. n'a péri	,, part., $500.
Février 14....	Outer Dowsing	,, ...	Pas de renseig.....	,, ...	,, totale.
Septembre 4..	Grand Manan, Baie de Fundy	,, ...	Gros temps.......	,, ...	,, part, $3,000.
....		Abandonné ...	,,	,, ...	,, totale.
Septembre 3..	Près de Tailor's Head...	Echouage.....	,,	Eq. a péri	,,
,, 3..	New Dublin	,, ...	,,	P. n'a péri	,,

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents de mer survenus

Nom de navire.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Provenance et destination.
Marie Julie	Geëlette	Québec	97	
Mary Alice	,,	Halifax	78	
Mermaid	,,	Yarmouth, N. E.	40	D'Halifax pour Newcastle
Morino	Brick	St. Jean, N. E.	192	De la Havane pour Sydney
Montrose	,,			Windsor
Medway	Barque	Liverpool	349	De Liverpool pour Halifax
Marie Seraphine	Goëlette	Québec	30	D'Anticosti pour Québec
Mary Curley	Brick	Parrsboro, N. E.	127	De Glace Bay, C. B., pour New-York.
Martha	Brigantin	St. Jean, N. B.	134	De St. Jean pour Cuba
Mathilda	Goëlette	Baie St. Paul	32	De Miramichi pour Québec
M. A. Benson	Brigantin	Windsor, N. E.	263	De la baie des Vaches pour Boston
Magnet	Trois mâts	St. Jean. N. B.	1,123	De Québec pour Liverpool
M. T. Elsworth	Brick	Windsor, N. E.	116	De la rivière Jordon pour Salem
Maggie Armstrong	Barque	Digby, N. E.	318	
Morning Star		Miramichi	30	Du Cap Haytien pour Boston
Malvina Jane	Goëlette	St. Jean, N. B	99	
Margaret	Brick	Halifax, N. E.	104	
New York	Steamer	Montréal	53	De Québec pour Montréal
Navita	Brick	St. Jean, N. B.	119	De St. Jean pour Cuba
N. & E. Gardner	Trois-mâts	Yarmouth, N. E.	1,465	De New-York pour London
Niagara	Brigantin	Windsor, N. E.	215	De la baie des Vaches pour Boston
Nautilus	Goëlette	St. Jean, N. B.	9	
Nictaux	Barque	,,	759	
Ocean Star	Goëlette	Halifax, N. E	56	D'Halifax pour la Baie des Chaleurs.
Onward	,,	,,	91	De Sydney pour Liverpool, N. E.
Ondara	Barque	Milford, N. E	298	
Ottawa	Brick	St. Jean, N. B.	173	Du Cap-Breton pour New-York
Ocean Wave	Trois-mâts	,,	856	De la Nouvelle-Orleans pour Liverpool.
Olive L. Rourke	Brigantin	,,	128	
Pensacola	Trois-mâts	Liverpool (E.)	1,421	De Londres pour Québec
Palos	Goëlette			
Pacific	,,	Yarmouth, N. E.	30	
Pomona	Trois-mâts.	St. Jean, N. B.	1,265	De Liverpool pour Philadelphie
Perseverance	Goëlette	Yarmouth, N. E.	18	D'Annapolis pour Yarmouth
Queen of the Clyde	Barque	Glasgow	1,045	De Glasgow pour Québec
Queen of the West	Trois-mâts	Liverpool	1,432	De Québec pour Belfast
Rocket	Steamer	Montréal	172	De Québec pour Montréal
Rojahgopaul	Trois-mâts	Lancaster	852	De Liverpool pour Québec
Ruby	Brick	St. Jean, N. B		
Roderick	,,	Arichat	131	De Glace Bay pour New-York
Return	Barque	Yarmouth, N. E	310	De Yarmouth pour St. Jean, N.B.
Rosthenay Castle	Steamer		187	
Regatta	Brick	Halifax, N. E.	112	
Sultana	Brigantin	Jersey	138	De Jersey pour Montréal
Scio	,,	Barbades	181	De St. Jean, N. B., pour la Havane
Sanspareil	Trois-mâts	Liverpool	1,180	De Liverpool pour Québec
Sterling	Goëlette	Halifax, N. E.	79	

depuis le 1er janvier 1870 jusqu'au 1er janvier 1871, etc.—*Suite.*

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Pertes d'hommes.	Conséquences des sinistres.
Juillet 13......	Ile de la Madeleine......	Perte de voiles	Gros temps.......	P. n'a péri	Postal.
....	....	....	Pas de renseig....	....	Perte totale.
....	Horse Head, Ile P. E. ..	Echouage.....	Gros temps.......	"	" "
Octobre 8....	Vis-à-vis Jupiter Inlet ..	"	"	"	" "
" 31....	Cap Cod................	"		"	" partielle.
" 31....	Lat. 43. Long. 32	Abordage.....	Sombré par l'abord. de la goël. Devil.	10 h. noyés	" totale, N. K.
Septembre 15 .	Point S. O. d'Anticosti..	Echouage.....	Gros temps.......	P. n'a péri	" " $2,400
Novembre 7 ..	P. E. de Fisher's Island.	"	Pas de renseig.....	"	" " $4,800
Janvier 4	Anse de l'Ours..........	"	"	Equi. noyé	" "
Novembre 5 ..	65 milles de l'île Madeleine..................	Abandonné...	Gros temps.......	"	" "
Septembre 5 ..	Pas de renseignements...	Supposé sombré...........	....	"	" "
....	Dans la Marsey.........	Chaviré	Gros temps.......		
....	Pointe Macto				
....	....	Supposé sombré...........			
Octobre 30....	Lat. 32.22. Long. 72.11	Abandonné...	"	P. n'a péri	" "
Mars 31	....	Echouage.....	....	....	" "
....	....	"			
Août 18	Phare de Richelieu......	"	Gros temps.......	"	" part. $800.
Février 2.....	Ile de Haut	"	"	"	" " $6,000.
Septembre 19.	Lat. 42.55, Lon. 63.23 O.	Avarie grave..	"	"	" "
"	Supposé sombré avec l'équipage........		....		
Octobre 5.....	....	....	....	....	" totale.
Janvier 22 ...	....	Incendie.. ...	....	....	" "
Août 3	Havre au Bouché	Sombré.......	Gros temps.......	"	" "
Septembre 4 ..	Sandy-Beach	Echouage.....	"	4 h. noyés.	" " $1,300.
....	....	"	"	P. n'a péri	" partielle.
Octobre 30....	Près de Shag Harbor....	"	"	"	" "
Novembre 17 .	Diamond-Banks	Sombré.......	"	"	" totale.
Février 1er ...	....	Abandonné ...	....	....	" "
Septembre 4 ..	Port de Québec	Abordage.....	Gros temps.......	"	" part., $5,000.
....	Bassin des Mines	Echouage.....	"		
Décembre 5...	Au large d'Yarmouth ...	"	"	"	" totale.
....	En mer.................	Sombré.......	"	"	" "
Novembre 11 .	Anse des Sables.........	Echouage.....	"	3 h. noyés.	" " $800.
Avril 29	Saint-Denis.............	Abordage.....	Erreur de jugement	P. n'a péri	" part., $800.
Septembre 23 .	Ext. O. de l'île Madame..	"	"	"	" " $400.
Août 17	Rivière du Chêne........	Echouage.....	Gros temps......	"	" " $600.
....	Ile St. Paul	"	"	"	
Septembre 4 .	Pas d'indication.........	Sombré.......	"	Equi. noyé	" tota., $3,400.
Novembre 22 .	Près d'Yarmouth, L. H.	Echouage.....	Faute du remorq..	P. n'a péri	" " $4,800.
Juillet 7......	Baie des Chaleurs.......	"	Pas de renseig	....	" part., $500.
....	....	Sombré.......	....	....	" totale.
Juin 2	Récif de l'île Blanche....	Echouage.....	Erreur de jugement	"	" part., $2,200.
" 14	Ile Longue, com. de Digby	"	"	"	" tota., $5,400.
Juillet 24.....	Port de Québec	Ayant brisé ses chaîn. d'anc.	Gros temps.......	"	" part., $400.
....	....	Echouage.....	....		

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents de mer survenus

Nom du navire.	Espèce.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Provenance et destination.
Syria	Brick	Pembroke, E. U	N.K.	De St. Jean pour Cardenas
Sarah King	Barque	St. Jean, N. B.	343	De Sagua pour Philadelphie
Seaman's Bride				
Sancho	Brigantin	Sydney, C. B.	362	De Boston pour la baie aux Vaches
Scandanavia	Trois-mâts	Drammen, Norvége	569	De Drammen pour Québec
Seaside	Brick	Annapolis, N. E.	246	
Strathblane	Trois-mâts	Glasgow	1,364	De Liverpool pour Montréal
Saint Mary	Brick	Digby, N. E.	165	De l'anse aux Sables pour la Barbade.
S. V. Nichols	Brigantin	St. Jean, N. B	167	
Strathaven	Barque	Québec	637	De Montréal pour Monte Video
Senator	Goëlette	St. Jean, N. B.	78	De Boston pour St. Jean
St. Claire	Barque	Miramichi, N. B.	318	De Newhaven pour Miramichi
Solferino	Goëlette	Digby, N. E.	103	D'Annapolis pour la Barbade
Sappho	Brigantin	Charlottetown		De Liverpool pour Charlottetown
Sarah Payson	Barque	St. Jean, N. B.	411	
Sunrise	Goëlette	Yarmouth, N. E.	78	D'Yarmouth pour les Indes Occident.
Tonsberg	Trois-mâts	Norvége	634	De Londres pour Québec
Topaz	Brick	St. Jean, Terreneuve	148	De Lingan pour New-York
Tweedsdale	Trois-mâts	Glasgow	1,254	De Greenock pour Québec
Thames	Barque	Belfast	784	De Limerick pour Trois-Pistoles, Q.
Thomas Bagley	Goëlette	Yarmouth, N. E.	60	De Halifax pour les îles de la Madeleine
Two Ellens	Brigantin			De Middleboro' pour St. André
Ten Sisters	"	New Carlisle, B. S.	83	De St. Jean pour l'Ile Prince-Edouard
Tethis	Brick	Maryport	258	De Maryport pour Québec
True Blue	Goëlette	Halifax		De Bermude pour Fairhaven
Teazer	"	Québec	57	De Miramichi
T. M. Ellsworth		Nouvelle-Ecosse	116	De la rivière Jordan pour Boston
Timandra	Brigantin	Digby, N. E.	132	De la rivière à l'Ours pour la Jamaïque
Tanero	Barque			
Two Brothes	"	St. Jean, N. B.	169	
Trojan	"	"	133	
Uncas	Brick	Liverpool, N. E.	301	De Baltimore pour Liverpool
Uhla	"	Whitby	341	De Swansea pour Montréal
Veritas	Barque	Christiansen	384	De Québec pour Hartlepool
Village Belle	Goëlette	St. Jean, N. B.	70	De St. Jean pour Boston
Volant	Barque	do		
Vulture	Brick	Hawkesbury, N. E	88	De Pugwash pour Harbor Grace
Victory	Goëlette	"	73	
Wild Wave	Barque	Ile du Prince-Edouard	454	De Québec pour Swansea
W. N. Crandall	Goëlette	Parrsboro, N. E.		
Warren White	Barque	St. Jean, N. B		De St. Jean pour la Havane
Wandsworth	Trois-mâts	Glasgow	803	De Glasgow pour Québec
William Bowen	Goëlette	Arichat	146	De Glace Bay pour Boston
Waterford		Dalhousie, N.B.		
Zibiah	Brick	Jersey	99	De Rio Janairo pour Gaspé
Zephir	Barque	Halifax, N. E		

depuis le 1er janvier 1870 jusqu'au 1er janvier 1871, etc.—*Suite.*

Jour de l'accident.	Lieu de l'accident.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Perte d'hommes.	Conséquences des sinistres.
Mars	Pointe Cardenas........	Echouage.....	Gros temps	P. n'a péri	Perte partielle.
,, 14.....	En mer..................	Sombré.......	,, ..		
Août 23.....	Aspey Bay	....	,, ..		
Septembre 4 ..	Owl's Head	Echouage.....	,, ..	16 h. noy..	,, tot. $15,400.
Juin 5	Ile St. Paul	,, ...	,, ..	P n'a péri.	,, ,,
,, 19	....	,, ...	Pas de renseignem.	,, ...	,, partielle.
,, 3	Riviére Tartigau	,, ...	Courants inconnus.	,, ...	,, ,, $2,000.
,, 5	Lat. 23.10. Long. 58.05.	Perte de mâts.	Gros temps	,, ...	,, ,, $1,600.
Octobre 8.....	....	Echouage.....			
Novembre 25 .	Battures de St. Roch....	A chassé sur ses ancres...	,, ..	,, ...	,, ,, $7,000.
Juillet 9......	Musquah................	Echouage.....	,, ..	,, ...	,, ..
Octobre 15....	Baie de Plaisance	,, ...	Brume	,, ...	,, ,,
....	Ile Buci	,, ...	Gros temps.......	....	,, totale.
Decembre 20..	Cap George, N. E........	,, ...	,, ..	....	,, ,,
Mars	....	Abandonné ...	....	....	,, ,,
Février.......	En mer.................	Sombré.......	,, ..	T ont p.; 7	,, ,,
Avril 29......	St. Denis	Abordage.....	Erreur de jugem..	P. n'a péri	,, part. $15,000.
Juillet 8......	Long Island, E. U.......	Echouage.....	Pas de renseignem.	,, ...	,, ,,
Septembre 4 ..	Havre de Québec	Abordage.....	Erreur de jugem..	,, ...	,, ,, $1,000.
,, 4 ..	L'Anse à Vallée	Echouage.....	Gros temps.......	6 h. noyés.	,, totale.
Mai 5........	Port de Mount Amherst .	,, ...	,, ..	P. n'a péri	,, ,, $1,600.
....	Rocher aux Goëlands	,, ...			
Septembre 4 ..	South Lake Beach	,, ...	,, ..	,, ...	,, ,,
Octobre 15....	Récif S. E., Bee Island..	,, ...	,, ..	3 h. noyés.	,, ,, $6,200.
,, 15.					
Novembre 6..	Port de Pope				
,, 15..	Tiverton................	,, ...	,, ..	P. n'a péri	,, ,,
Decembre 30..	Port de Digby	,, ...	A ch. sur ses ancres	,, ...	,, ,, $6,000.
Août.........	Anticosti St. L..........	,, ...	Gros temps	,, ...	,, ,,
Septembre 19.	....	Abandonné ...	....	....	,, ,,
Mars 7.......	....	Echouage.....	....	....	,, ,,
Juillet 9......	Cap Lahève	,, ...	,, ..	,, ...	,, ,, $14,400.
Septembre 15 .	Batture de l'île Madame.	,, ...	Erreur de jugem...	,, ...	,, part. $8,600.
Septembre 23.	Ext. O. de l'île Madame.	Abordage.....	,, ..	,, ...	,, ,, $1,500.
,, 2.	15 milles du Rocher du Mont Désert..........	Perte de mâts et voiles	Gros temps.......	,, ...	,, ,, $950.
Octobre 13....	Ouest de Tory Island....	Sombré.......	,, ..		
Septembre 12.	Entrée O. de Lambie...	Echouage.....	,, ..	,, ...	,, totale, $700.
Décembre 27..	Près du port de Sambro .	,, ...	Manque de bouée..	,, ...	,, ,, $1,200.
Septembre 7..	Ile St. Paul............	,, ...	Gros temps.......	,, ...	,, ,,
Octobre 24..	H-fonds de la Pte. Ferry.	,, ...			
,, 10...	Anse de l'Eglise.........	Comb. spontan.	....	,, ...	,, partielle.
Septembre 19.	....	Abordage.....	....	....	,, totale, $4,400
Décembre 8.					
Octobre 8.....	Cerberus Rock..........	Echouage.....	Absen. d'une bouée indiq. sur la carte	,, ...	,, part. $200.
....	....	....	....	....	,, totale.

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents survenus nux navires canadiens jusqu'au 1er

Nom du navire.	Espèce.	Tonnage.	Valeur.	Classe.	Port d'attache.	Voyage que faisait le navire lors de l'accident	Chargement.
			$				
Admiral	Barquantine	450	3,000	B2	Port Hope	D'Oswégo	
Advance	Goëlette	84	3,000	A2	Port Colborne	De Toronto à Oswégo	Orge
Do	Barque					De Kingston à Chicago	Fer en saum. et soude caust.
Abeona	Goëlette	45	2,000	A2	Saugeen	DeKincardine à Détroit	Blé et orge
Aigle de Mer	do	168*	3,400	B1	Québec		
Alpha	do	270	7,000	B1	Ste. Catherine	D'Oswégo à Hamilton	Charbon
Ariadne	do	140	7,000	A1	Port Burwell		
Ariel	do	44	1,500		Owen Sound	De Thornbury à Collingwood	
Bristol	Propulseur	398		A2	Brockville	De Ste. Catherine à Montréal	
Bruno	do	379	14,000	A2	Montréal {	De Kincardine à Mont.	Grain
Bell, Case	Goëlette	60	1,300	B1	Montréal	DePt Milford à Oswégo	
Benedict, E. G.	do	198	9.000	A1	Mill Point	De Mill Point à Oswégo.	Bois de sciage.
Britannia	do	118	4,000	B1	Burwell	De Vermillion à Toronto	Pierre
Brantford	Propulseur				Kingston	De Kingston à Hamilt'n	
Campbell, F.	Barquantine	450	17,000	A1	Ste. Catherine		
Catherine	Goëlette	100	3,200	B1	Kingston	De Port Milford à la baie de Quinté	
Dominion	do	76			Wellington	De Charlotte à Shannonville Light	Sans charge
Davis, Anetta	do	85	2,600	B1	Port Bruce		
Defiance	do	141		B1	Port Hope		
Edith	do	93	1,200	B2	Milford	D'Oswégo à Toronto	
Emery	do	211	10,000	A1	Port Burwell		
Emma	do	15	400	B1	Sarnia	De Kingston à Oswégo.	Orge
Emperor	do				American	DePort Hope à Oswégo	Bois de sciage.
Flying Cloud	do	148	3,000	B1	Bronte	D'Oswégo à Toronto	Sans charge
Fox Mary	do	103	2,500	B1	Kingston		
Fanny Hedford	do	45			Kingston	De Wolf Island à Osw.	
Fenton	do	200		B2			
F. W. Walker	Barge						
Garibaldi	Goëlette	234	8,500	A2	Hamilton	De Port Colborne à Tol.	
Gormly, Mary	do	150	3,000	B1	Montréal		
Grant, Wm. W.	do	163	8,000	A1	Port Burwell	DePort Elgin à Oswégo	
Goldhunter	do	219		B2	Chatham		
Head, Sir E. V.	Barquantine	338	6,000	B1	Ste. Catherine	De Cleveland à Toronto	Charbon
H. Bissel	Barque	350		A2	Toledo	De Chicago à Buffalo	Blé
Indian	Propulseur	336		B1	Ste. Catherine	DeHamilton à Montréal	Chargem. mêlé
Jessie	Goëlette	312	6,000	B1	do	De Toronto à Kingston	Blé
John W.	do	100	2,000	B1	Montréal	De Toronto à Kingston	
Juilette	do	154	5,000	A2	Wallaceburg	De Wallaceburg à Ogdensburg	
Kate	do	104	4,000	A1	Oakville	De Toronto à Kingston	Sans charge
Kate Bully	do				Sarnia		
La Courcier, E.	do	100	2,200	B2	Batiscan		
Leviathan	do	91	4,000	A1	Port Burwell {	A Buffalo De Burwell à Buffalo	Orge Bois de chauff.
Lendford, F.	do	45	2,000	A1	Kingston	De Wolf Island à Osw.	Orge
Lewis, Sam	Rem. prop.	114	3,000	B1	Montréal	Des îles Manitouline à Collingwood	
Lumina	do	188			Québec		
Leonard	Barge				do		
Lyre	do						
Maggie	Goëlette	166	3,500	B2	Montréal	De Toronto à Oswégo.	Orge.

sur les lacs et les eaux de l'intérieur du Canada, depuis le 1er janvier 1870 janvier 1871.

Lieu de l'accident.	Jour de l'accident.	Nature et cause de l'accident.	Montant du dommage ou de la perte, comprenant les frais de déchouage, etc. — Corps.	Cargaison.	Pertes d'hommes.	Perte approximative sur corps et cargaison du navire.
			$	$		$
Oswégo	Oct. 31	Echouage	....	.... .	..	3,000
do	Oct. 18	do	3,000	3,000		
Lac Michigan	Déc. 5	A emb. des lames par gros temps.	....	900		
Près de Sarnia	Nov. 23	Echouage par un temps de neige.	511	2,050		
Lac Ontario	....	Perte de voiles	300			
Port de Presqu'île, Lac Ont.	Oct. 17	A chassé à terre	263	237		
Extrémité Est, Lac Ontario	Oct. 18	Perte de voiles	....	....	....	800
Baie Georgienne	Nov. 12	Echouage par négligence	1,500	700		
Pointe St. Pierre	Oct. 27	....	....	....	....	....
Canal Welland	....	Sombré	5,000	10,000		
Lac Huron	Oct. 31	Voie d'eau par mauvais temps	2,000	8,000		
Lac Huron, Ile Wapoose	....	Sombré par suite d'abordage	1,300			
Pointe Frédéric, Kingston	Oct. 18	Echouage par rupture de ses chaîn.	1,000	750		
Péninsule d'Erié	Oct. 30	Sombré par un coup de vent	4,000	2,000	1	
Près du Côteau du Lac	Août	Rupture imprévue du *main-arch.*				
....	Oct. 31	Perte de voiles				
Pointe South Bay	Sept. 27	Ayant chassé à terre en levant l'ancre	700			
Lac Ontario	Sept. 21	Abordage avec le *F. Howard*	700			
....	Oct. 18	Perte de voilure	600			
Lac Erié	Juillet ..	Dématage	1,500			
Whitby	Juin ...	Abordage avec le prop. *Bristol*	1,000			
Lac Ontario	do ...	Perte d'une chaloupe	100			
Pointe Plaisante	Oct. 18	Ech., ayant chassé sur ses ancres.	....	100		
Phare d'Outer Range	Nov. 18	do brisé son cable	....			
Oswégo	Oct. 18	do chassé sur son ancre.	3,000	600		
Napanee	do 18	do	300			
Près de l'île à Bois	do 19	do par mauvais temps	850			
Rivière Détroit	Juin 12	do	2,000			
Rivière Richelieu	Oct. 1er	do	1,000			
Port Colborne	do 18	do	3,500			
Napanee	do 18	do	500			
Chantry-Island	do 31	do	....	....	....	1,000
Lac Erié	Mai ...	Frappé par le tonnerre	1,000			
Erié	do 31	A dérivé à la côte, ayant perdu mâts, ancres, etc., par une bourr.	7,500	500	3	
Pointe Pelée	Nov. 26	Ech. par suite d'erreur de feux	500	2,000		
Près de Brockville	Avril 30	A ch. à terre, par suite de crue d'eau	100	1,100		
Pointe aux Saumons	Oct. 31	Ech. au mouillage par suite d'une saute de vent	7,000	17,000	9	
Kingston	do 31	S'est brisé contre la jetée	2,000	4,000		
Port Burwell	Juin 12	A engagé par mauvais temps				
Pointe Frédéric, Kingston	Oct. 18	Echouage	....	....	...	1,000
....	....	do				
Grimsby	....	do				
Pointe Abino	Oct. 18	Perte de voiles, etc	....	....	....	800
Port Burwell	do 30	Brisé par suite d'échouage	4,500	500		
Ile à Bois	do 18	Ech. par suite de rupt. de ses chaîn.	350	500		
Sand-Beach	do 27	Echouage	1,000			
Ile au Bois Blanc	....	do	200			
St. Laurent	Sept. ...	do	300			
....	Oct. ...	....	....	....	....	13,000
Cobourg	do 31	Voies d'eau, ayant abordé le dock et un autre navire	....	....	....	12,000

STATISTIQUE des naufrages et autres accidents survenus à des navires canadiens jusqu'au 1er

Nom du navire.	Espèce.	Tonnage.	Valeur.	Classe.	Port d'attache.	Voyage que faisait le navire lors de l'accident.	Chargement.
			$				
Marie..........	Goëlette....	93	1,500	B2	Montréal	....	....
Marie Annetta .	do ...	227	11,000	A1	Port Hope......	....	....
May Flower.	do	146	2,300	B1	Port Rowan	....	....
Minnie Mitchell	do ...	40	....	C1	Penetanguishene	De l'île Manitoulline à Darney.............	....
Morning Star ..	do ...	97	3,500	A2	Milford	De P. Milford à Oswégo	....
Macdonald, Jessie	do ...	130	4,500	A1	Wellington	De Wellington à Oswégo	....
Maria Melvin ..	do ...	.....	....	....	Oswégo.........	....	....
Mary Fox......	do ...	.....	....	B1	....	....	....
Maskinonge	Steamer....	30	....	....	Montréal	De Maskinongé à l'entrée du Lac St. Pierre	Grain ....
Magnet	do ...	30	....	A2	Mooretown	....	....
Mary Ward	Propulseur..	505	....	A2	Chatham	....	....
Napier, Sir Chas.	Brigantin...	63	7,000	B1	Ste. Catherine ..	De Toledo à Kingston.	Bois de const..
North Star	Goëlette....	374	3,000	B2	Montréal.	....	....
Norwegian	do ...	185	....	....	Oswégo.........	De Kingston à........	....
Otter..........	Rem. à vap.	.....	....	A1	Montréal.......	Ancré au pied du canal.	Sans charge ..
Ocean Wave....	Goëlette....	98	4,000	A1	Pictou	....	....
Octavia	do ...	94	3,000	A2	Colborne	De Port Colborne à Oswégo	....
Oriental........	do ...	384	14,000	A1	Kingston.......	....	....
Otonabec.......	do ...	225	....	Æ	Port Hope......	Port Hope	....
Pride of America	Barquantine	400	12,000	A2	Ste. Catherine ..	De Toronto à Kingston	Sans charge ..
Ploughboy	Goëlette....	95	2,900	B2	Milford	....	....
Prince Edward .	do ...	170	7,000	A1	Pictou	Des mines de Bruce à Collingwood	....
Queen of the Lakes	do ...	347	9,000	B1	Kingston	....	....
Quinlan, E.	Goëlette....	160	3,500	A2	Port Hope......	D'Oswégo à Toronto ..	Lest ....
Royal Oak......	do ...	175	....	B1	Whitby	....	....
Rudolph........	Barge	.....	....	....	Montréal.......	....	....
Shickluna, L....	Propulseur .	362	26,000	A1	Port Stanley....	De Milwaukee à Mont.	Blé ....
Saucy Jack.....	Goëlette....	65	1,500	B1	Port Dover	De Kingston à Port Ontario	Orge ....
Shannon........	do ...	120	2,500	B1	Kingston.	De Belleville à Oswégo.	do ....
Swift	do ...	40	1,000	B1	Toronto	....	....
Snowbird.......	do ...	110	....	B1	Riv. des Espag..	....	....
Tecumseh	do ...	279	9,000	A2	Goderich	De Chicago à Kingston	Orge ....
Topsey.........	Steamer	175	....	A2	Montréal.......	De Sorel à Chambly...	Sans charge ..
Three Friends ..	Goëlette....	131	5,000	A2	Port Dover	....	....
Inconnu........	do ...	.....	....	....	Kingston	De P. Milford à Oswégo	....
Victor..........	do ...	300	14,000	A1	Hamilton.......	....	....
Waubuno	Steamer	180	14,500	A2	Parry Sound....	....	Marc. diverses
Woodruff	Barquantine	360	4,000	B1	Hamilton.......	D'Oswégo à Toronto ..	....
Wenona........	Goëlette....	63	....	A1	Riv. des Espag..	....	....

sur les lacs et les eaux de l'intérieur du Canada, depuis le 1er janvier 1870, janvier 1871.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Jour de l'accident.	Nature et cause de l'accident.	Montant du dommage ou de la perte y comp. les frais de déchouage, etc.		Perte d'hommes.	Perte approx. du corps et de la carg. du navire.
			Corps.	Cargai'n		
			$	$		$
South Bay	Oct. 18	A chassé à terre	600			
Lac Ontario	Oct. 31	Perte de voiles	....	....	....	17,00
Oak Orchard	do 31	Sombré	....	....	....	2,000
Ile de Coves	Nov. 8	Echouage par mauvais temps	400			
Ile à Bois	do 22	Voie d'eau	Av. lég.	....	....	200
Wellington	Oct. 31	Echouage ayant dér. sur le quai	....	....	....	2,000
Jetée extérieure à Oswégo	Août....	do				
Napanee	....	do				
Rivière Maskinongé	Nov. 21	A heurté un chicot	200			
....	Avril 10	Incendie à bord	400			
Canal de Lachine	Nov. ..	Echouage	2,600			
Ile des Sœurs	do 6	do par mauvais temps	....	....	...	1,000
....	Oct. 18	Perte de voiles	....	....	1	400
Jetée extérieure à Oswégo	Août 23	Echouage				
Canal de Rideau, Ottawa	Nov. 5	Destruction par un incendie	4,000			
Napanee	Oct. 18	Echouage	....	....	....	2,000
Colborne	do 31	A dérivé sur le quai	750			
Pointe Pelée	Août 7	Abordage	2,000			
Lac Ontario	Oct.....	Per. de v. et d'une p. de la ch. de p.	....	....	....	1,000
Pointe Frédéric, Kingston	do 18	Echouage	....	....	....	4,000
Ile Wapoose	do 18	do	500			
Près du phare de l'île de l'Anse	Nov. 21	do par non-vue	5,000			
Lac Erié	....	Démâtage	....	....	....	400
Barre de Toronto	Oct.....	A touché la barre	700			
....	do	Perte de voiles	1,300			
Rivière Richelieu	Sept. 2.	Echouage	1,000			
Canal Welland	Oct. 24.	Destruction par incendie	3,000	5,000		
Ile à Bois	do 18	Echouage par suite de démarrage.	600	3,000		
Baie Quinté	do 18	do	....	....	....	1,500
Ile à Bois	do 18	do	2,000			
Baie Georgienne	Août...	do	400			
Lac Michigan	Sept. 6	Frappé du tonnerre, mâts mis en éclats }	....	....	....	1,600
....	Oct. 18	Perte de chaloupe et de voiles }				
Ile au Cerf, Rivière Chambly.	Mai 11	Incendie; perte totale	10,000	....	1	
....	Oct. 10	Trou fait dans la coque par les rats.	....	....	....	500
Pointe de 4 Milles	do 27	Echouage	1,000			
Port Colborne	....	Perte d'ancre et de voiles	1,200			
Port des Sauvages, lac Huron.	Oct. 26	Echouage	....	....	....	700
....	Nov. 7	Perte de voiles	500			
Près de Détroit	Nov....	Echouage	500			

NAUFRAGES et accidents survenus à des navires américains

Nom du navire.	Espèce.	Tonnage.	Valeur.	Classe.	Port d'attache.	Voyage que faisait le navire lors de l'accident.	Chargement.
			$				
Missouri	Propulseur, .	664	....	....	Buffalo	De Buffalo au Détroit.	Marchandise..
Empire	Barge à vap.	.....	20,000	....	....	De Saginaw à Buffalo.	Bois de sciage.
Allen, E. B	....	.....	....	....	....	....	....
S. L. Robinson .	Goëlette ...	235	20,000	....	Chicago, E.U ..	De Parry Sound à Chi'o	Bois de sciage.
Medora, Ada ...	do ...	.....	....	....	....	....	....
Henry, Anna ...	do ...	.....	....	....	....	Pour Montréal	....
Meisel, C. G.. .	do ...	132	8,000	....	....	De Kelly's Id. à Sagi'w	....
Chenango	Barque	.....	....	....	Chenango	Chicago	....
City	Goëlette ...	237	....	....	Cleveland	De Clevel'd à la b. Georg	....
Glad Tidings ...	do ...	.....	....	....	Détroit	De Détroit à Buffalo ..	....
Guiding Star ...	Steamer	619	30,000	....	do	De Buffalo au Détroit.	....
Robinson, Kate.	Goëlette ...	275	....	....	....	De Richmondville à Fall River	
Pebble	do ...	.....	....	....	....	....	....
Tartin	do ...	188	7,000	....	Buffalo	De Buffalo à Toledo ...	....
Keith, W. G....	Barge	211	9,700	....	Chicago	De Milwaukee à Port Colborne	....
City of Tawas ..	Brick	600	25,000	....	Détroit	De Détroit à Buffalo..	Bois de sciage.
Montpelier	Goëlette	.....	25,000	A1	do	De Chicago à Oswégo .	Blé-d'inde ....

dans les eaux intérieures du Canada durant l'année 1870.

Lieu de de l'accident.	Jour de l'accident.	Nature et cause de l'accident.	Montant du dommage ou de la perte, comprenant les frais de déchouage, etc.		Pertes d'hommes.	Perte approximative sur corps et cargaison du navire.
			Corps.	Cargaison.		
			$	$		$
Burwell	Oct. 26	Echouage à l'entrée du port	....	20,000		
Long Point Cut	....	A dérivé au rivage et s'est brisé	20,000			
Spectacle Reef	....	Echouage par gros temps	850			
Parry Sound	Nov....	Voie d'eau après avoir heurté une roche	1,500			
Longue Pointe	....	Echouage	....			
Pointe aux Sables	Oct.....	Voie d'eau	....			
Ile au Bois Blanc	Août 17	Abordage par négligence ; a été coulée par le propul. *Free State.*	1,000	200	2	
Pointe Maitland	....	Echouage				
Près de l'Ile de Coves	Juil. 17	,, par mauvais temps	2,200			
....	....	....				
Port Maitland	,, 17	Explosion de la chaudière	30,000	....	4	
Pointe Frédérick	Oct. 18	Echouage par mauvais temps	3,500			
Trois-Frères	do 27	do do	1,000			
Pointe Pelée	Nov. 22	do do	7,000			
Longue Pointe	Oct. 31	do do	9,700	....	1	
Pointe Pelée	Nov. 5	do par suite d'err. de feux.	5,000	500		
Cinq milles audessus de Sarnia	,, 23	Echoué à la grève par un temps de neige, étant à la remorque du toueur *Rockaway*	10,000	8,000		

APPENDICE No. 20.

ETAT des perceptions et des dépenses pour l'amélioration de ports faites aux ports ci-dessous où des droits de tonnage ont été établis par proclamation, —pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Recettes.	Nombre de navires.	Tonnage.	Produit.	Total.
			$ cts.	$ cts.
ILE DE LA MADELEINE.				
Havre des Maisons	....	597	59 70	
Amherst	118	4,839	483 90	
	118	5,436	543 60	543 60
NOUVEAU-BRUNSWICK.				
Bathurst	59	10,026	1,002 60	1,002 60
Richibouctou	90	19,784	1,978 40	1,978 40
Total des perceptions			....	3,524 60
DÉPENSES faites en améliorations de port pendant l'année expirée le 30 juin 1870 :—				
Amherst ; minage de roches dans le chenal			600 00	
Dépense totale			....	600 00

NOTE.—Depuis le 30 juin 1870, il a été dépensé une nouvelle somme de $1,156.74, pour améliorer le port d'Amherst ; et on a payé $2,000 pour le louage d'un steamer à Richibouctou, employé à accomplir certains services pendant la saison de 1869.

WM. SMITH,
Assistant au ministère de la marine et des pêcheries.

APPENDICE No. 21.

DT. LE FONDS des pilotes invalides, en compte avec le trésorier de la Maison de la Trinité de Montréal. AV.

1870.			$ cts.
Jan.	17.	Payé à Olivier Abelle, pensionnaire, à venir au 1er fév.	5 00
do	18.	Olivier Rémond do do	5 00
Fév.	1er	Pierre Pagé, 3 m. de pens., à venir au 1er du cour.	12 00
do	1er	Olivier Abelle, balance de 3 mois de pension à venir au 1er du couraut	10 00
do	1er	Veuve F. Dubord, 3 mois de pension à venir au 1er du courant	12 00
do	1er	Veuve G. Boudreau do do	12 00
do	1er	do C. Hamelin do do	15 00
do	2.	do J. Beaudry do do	12 00
do	2.	Joseph Mathieu do do	9 00
do	2.	Veuve A. Belcourt do do	15 00
do	2.	Antoine Mayrand do do	9 00
do	2.	Veuve A. Mathon do do	9 00
do	2.	do J. Lacoursie do do	6 00
do	3.	Olivier Rémond, balance de 3 mois de pension, à venir au 1er du courant, $10, et $5 d'avance.	15 00
do	7.	Veuve L. Bouillie, 3 mois de pension à venir au 1er du courant	15 00
do	7.	David Bouillie, 3 m. de p. à venir au 1er du cour.	15 00
do	7.	Veuve H. Belisle do do	12 00
do	7.	do S. Belisle do do	15 00
do	7.	do N. Bouillie do do	15 00
do	8.	do N. Raymond do do	15 00
do	11.	do J. Paquet do do	15 00
do	14.	do J. Bouez do do	15 00
do	22.	François Dolbec do do	15 00
Avril	25.	Charles Hamelin do do	15 00
Mai	2.	Olivier Boudreau, 6 do do	30 00
do	2.	Olivier Abelle, 3 do do	15 00
do	2.	Olivier Rémond, balance de 3 mois à venir au 1er du courant	10 00
do	2.	Pierre Pagé, 3 mois de p. à venir au 1er du cour.	12 00
do	2.	Veuve Z. Boudreau do do	12 00
do	2.	Charles Hamelin do do	15 00
do	2.	Veuve T. Dubord do do	12 00
do	3.	do C. Hamelin do do	15 00
do	3.	do J. Lacoursière do do	6 00
do	3.	do N. Raymond do do	15 00
do	3.	do J. Pampalon, 6 do do	18 00
do	3.	Joseph Mathiew, 3 do do	9 00
do	3.	Veuve A. Mathon do do	9 00
do	4.	do J. Beaudry do do	12 00
		A reporter	

1870.			$ cts.
Jan.	1er	Balance entre les mains du trésorier	1,155 99
do	8.	Reçu 6 mois d'intérêt sur £400, débentures du gouvernement, No. 2,797 et 3,016, à venir au 1er du cour.	48 00
do	8.	Reçu 6 mois d'intérêt @ 5 % sur £300, débentures du havre, No. 13 à 27, à venir au 5 du courant	30 00
Mai	8.	Reçu 6 mois d'intérêt sur £1,950, débentures de l'aqueduc, à venir au 5 du courant	234 00
do	8.	Reçu 6 mois d'intérêt sur £250, débentures du gouvernement No. 3,705, à venir au 1er du courant	30 00
do	26.	Reçu du capitaine du brigantin *Warralite*, la retenue sur le pilotage de Montréal à Québec	1 26
Juin	1er	Reçu du percepteur des douanes, la retenue sur pilotages pour mai	129 89
Juil.	1er	Reçu du percepteur des douanes la retenue sur pilotages pour juin	178 54
do	6.	Reçu 6 mois d'intérêt sur £400, débentures du gouvernement No. 2,797 et 3,016 à veuir au 1er du courant	48 00
do	6.	Reçu 6 mois d'intérêt @ 5 % sur £300, débentures du havre, à venir au 5 du courant	30 00
Août	1er	Reçu du percepteur des douanes, la retenue sur pilotages pour juillet	228 05
Sept.	1er	Reçu du percepteur des douanes, la retenue sur pilotages pour août	201 07
Oct.	1er	Reçu du percepteur des douanes, la retenue sur pilotages pour septembre	177 33
Nov.	1er	Reçu du percepteur des douanes, la retenue sur pilotages pour octobre	163 83
do	6.	Reçu 6 mois d'intérêt sur £1,400, débentures de l'aqueduc à venir au 1er du courant	168 00
do	6.	Reçu 6 mois d'intérêt sur £250, débentures du gouvernement, à venir au 1er du courant	30 00
do	19.	Reçu de E. Tonkin, la retenue sur pilotage, barque, de Trois-Rivières à Québec	1 05
do	23.	Reçu de L. A. Bouillie, retenue sur ses gages comme pilote du steamer *Meteor*, depuis le 7 septembre	7 14
do	25.	Reçu de L. A. Bouillie, retenue sur ses gages comme pilote, pour la compagnie du Richelieu	37 50
Déc.	1er	Reçu du percepteur des douanes, la retenue sur pilotages pour novembre	288 29
do	12.	Reçu de Z. Bouillie, retenue sur ses gages comme pilote du steamer *Rockct* pour 1870	25 00
do	31.		
		A reporter	3,212 94

LE FONDS des pilotes invalides en compte avec le trésorier de la Maison de la Trinité de Montréal.

DT. | AV.

			$ cts.			$ cts.
		Report			*Report*	3,212 94
Mai	4.	Payé à la veuve A. Belcourt do do ..	15 00	Dec. 14	Reçu de E. Belisle, retenue sur ses gages comme pilote du steamer *Conqueror*, depuis le 10 octobre.........	4 00
do	7.	David Bouillie do do ..	15 00			
do	7.	Veuve N. Bouillie do do ..	15 00			
do	7.	do L. D. Bouillie do do ..	15 00			
do	7.	do S. Belisle do do ..	15 00			
do	7.	do H. Belisle do do ..	12 00			
do	9.	do J. Bouez do do ..	15 00			
do	23.	do J. Paquet do do ..	15 00			
do	23.	Antoine Mayrand do do ..	9 00			
Juin	1er	François Dolbec do do ..	15 00			
do	27.	Veuve N. Raymond do jusq. 1er août	15 00			
Juil.	11.	Olivier Abelle, pension, do ..	5 00			
Août	1er	Olivier Abelle, 3 mois de pension, do ..	15 00			
do	1er	Pierre Pagé do do ..	12 00			
do	1er	Veuve C. Hamelin do do ..	15 00			
do	1er	do T. Dubord do do ..	12 00			
do	3.	do Z. Boudreau do do ..	12 00			
do	3.	do J. Lacoursiere do do ..	6 00			
do	4.	Olivier Remond do do ..	15 00			
do	4.	Joseph Mathien do do ..	9 00			
do	4.	Veuve A. Belcourt do do ..	15 00			
do	4.	do A. Mathon do do ..	9 00			
do	5.	Olivier Rémond, pension jusqu'au 1er novembre	5 00			
do	8.	Veuve Jos. Paquet, 3 mois de pension à venir au 1er du courant	15 00			
do	8.	Veuve L. Bouillie do do ..	15 00			
do	8.	do N. Bouillie do do ..	15 00			
do	8.	do S. Belisle do do ..	15 00			
do	8.	do H. Belisle do do ..	12 00			
do	8.	Antoine Maynard do do ..	9 00			
do	8.	David Bouillie do do ..	15 00			
do	8.	Veuve J. Beaudry do do ..	12 00			
do	20.	do J. Bouez do do ..	15 00			
do	22.	François Dolbec do do ..	15 00			
Sept.	20.	Veuve N. Raymond do jusq. 1er nov,	15 00			
Nov.	2.	Olivier Boudreau do 1er cour.	30 00			
do	2.	Olivier Abelle do do ..	15 00			
do	2.	Pierre Pagé do do ..	12 00			
do	2.	Veuve C. Hamelin do do ..	15 00			
do	2.	do T. Dubord do do ..	12 00			
do	3.	do A. Belcourt do do ..	15 00			
do	3.	do Z. Boudreau do do ..	12 00			
do	3.	do S. Lacoursiere do do ..	6 00			

do	7.	Charles Hamelin, six do do ..	30 00				
do	7.	Olivier Rémond, balance de trois mois de pension au 1er du courant....................	10 00				
do	9.	Joseph Mathieu do do ..	9 00				
do	9.	Veuve A. Mathon do do ..	9 00				
do	9.	do J. Beaudry do do ..	12 00				
do	9.	do Jas. Paquet do do ..	15 00				
do	9.	do Jas. Bauez do do ..	15 00				
do	12.	do L. D. Bouillie do do ..	15 00				
do	12.	do N. Bouillie do do ..	15 00				
do	12.	David Bouillie do do ..	15 00				
do	12.	Veuve S. Belisle do do ..	15 00				
do	12.	Antoine Mayrand do do ..	9 00				
do	12.	Héritiers de feu veuve J. Pampalon, au 9 septembre, date du décès..................	13 00				
do	12.	François Dolbec, trois mois de pension au 1er du courant	15 00				
do	12.	Veuve H. Delisle do do ..	12 00				
do	22.	do N. Raymond do do ..	15 00				
Déc.	23.	R. Moat	1,000 00				
		Oblig. de la cité de Montréal, @ $10\frac{1}{2}$ pour cent. $1,015 00					
		Courtage $\frac{1}{2}$ pour cent. 5 00					
		Soixante-neuf jours d'intérêt, 6 pour cent..... 11 34					
			1,031 34				
do	31.	Balance par contre....................................	922 60				
			$3,216 94				$3,126 94
		SITUATION DU FONDS.					
		Obligations de la cité de Montréal...........$1,000 00					
		do de l'aqueduc de Montréal......... 7,800 00					
		do du havre de Montréal 3,200 00					
		Débentures du gouvernement................. 4,800 00					
		En caisse 922 60		1870,			
			17.722 60	Déc,	31.	Balance entre les mains du trésorier	922 60

Examiné et trouvé exact. Balance entre les mains du trésorier le 31 décembre 1870, neuf cent vingt-deux piastres et soixante cents.

J. E. COTTÉ, }
BEN. LYMAN, } *Auditeurs.*
E. D. DAVID, *Trésorier.*

APPENDICE No. 22.

MOUVEMENTS DES STEAMERS DE LA PUISSANCE A QUÉBEC, DU 1er JUILLET 1869 AU 30 JUIN 1870.

Batiment a vapeur Napoléon III.

1869.

Le 17 juillet.—Rentré au port de Québec, à 4 heures de l'après-midi, d'un voyage à Belle-Isle, à Forteau, aux Pointe Ouest, Sud-Ouest et Est d'Anticosti, au cap des Rosiers et à la Pointe-des-Monts.

Le 21 juillet.—Parti à 5 heures du soir pour aller à la Traverse replacer une bouée.

Le 22 juillet.—Rentré au port à 4 heures de l'après-midi.

Le 26 juillet.—Parti avec une bouée pour la Traverse à 2 heures de l'après-midi.

Le 27 juillet.—Revenu à 3 heures de l'après-midi.

Le 3 août.—Parti à 11 heures du matin pour les provinces d'en bas avec Son Excellence le gouverneur-général et son état-major en visite officielle aux dites provinces.

Le 23 août.—Rentré au port à 4 heures trois quarts du matin.

Le 11 septembre.—Parti à midi pour aller à la Rivière-du-Loup à la rencontre de Son Altesse Royale le Prince Arthur et de sa suite. A visité le Saguenay.

Le 15 septembre.—Rentré au port à midi avec Son Altesse Royale le Prince Arthur et sa suite.

Le 18 septembre.—Parti à 11 heures du matin avec Son Altesse Royale le Prince Arthur pour la chute Montmorency, et revenu à l'heure de midi le même jour.

Le 28 septembre.—Parti à 4 heures et demie du soir pour les différents phares dans le golfe, jusqu'à Belle-Isle, avec une grosse charge d'approvisionnements.

Le 18 octobre.—Arrivé de Belle-Isle à 3 heures et demie de l'après-midi.

Le 6 novembre.—Parti à 5 heures du matin pour l'île Barnabé afin de porter secours au trois-mâts naufragé *Advance.*

Le 8 novembre.—Rentré au port à 10 heures trois quarts du matin. Reçu pour ce service $500.

Le 8 novembre.—Parti à 6 heures et demie pour aller secourir le trois-mâts *Corsica* échoué aux Escoumains.

Le 10 novembre.—Arrivé à minuit des Escoumains. 53 heures. Reçu pour ce service $662 50.

Le 16 novembre.—Parti à 8 heures du matin avec le trois-mâts *Atlantic* pour le Bic.

Le 18 novembre.—Rentré au port à 3 heures et demie. Reçu pour ce service $400.

Le 22 novembre.—Parti à 3 heures et demie pour aller à Portneuf ôter la bouée.

Le 23 novembre.—Revenu à minuit.

Le 25 novembre.—Parti à 4 heures et demie du soir avec les barques *Marie, Octavie* et *Aurélie.*

Le 26 novembre.—Rentré au port à 8 heures du soir avec les barques *Marie, Octavie* et *Aurélie,* fort avariées par les glaces et hors d'état de prendre la mer. $400 pour ce service.

Le 27 novembre.—Parti à 4 heures et demie du matin pour prêter aide et assistance aux navires enfermés dans les glaces.

Le 27 novembre.—Revenu à 7 heures du matin d'en bas de Québec avec la barque *Lady Agnes* prise à la remorque devant l'île aux Oies, où elle était échouée et entourée de glaces. Remenait aussi la barque *Mona,* mais elle était si endommagée par les glaces qu'il a fallu l'échouer près de St. Michel pour l'empêcher de couler bas. $450 pour ces services.

Le 28 novembre.—Reparti à 3 heures du matin, dimanche, pour prêter aide aux navires qui pouvaient être encore dans les glaces. On suppose qu'il y en a 7 ou 8, appartenant à divers armateurs. Le capitaine a l'ordre d'aller assez loin dans le golfe pour être sûr qu'ils sont tous saufs.

Le 1er décembre.—Rentré dans le port à 3 heures de l'après-midi, ayant remonté le bateau-phare et sept bouées. Le capitaine Gourdeau rapporte que tous les navires qu'on avait dit enfermés dans les glaces en sont sortis. Il a descendu jusqu'au Bic, d'où il a ramené huit pilotes pris à bord du bateau-pilote No. 4. Est revenu par le chenal nord. Quantité de glaces à 5 milles ouest de l'île aux Coudres et jusqu'à l'extrémité est de l'île d'Orléans; il eu beaucoup de difficulté à s'y frayer un passage. Grosse tempête de neige et brouillard sur le soir. Il héla la barque *Chaudière* à l'ancre à la Pointe-aux-Lièvres. Traversa à l'île Blanche pour aller chercher la barque *Etna* et le trois-mâts *Rock City*, qu'on supposait à l'ancre au sud de cette île. Vit un bâtiment au Pot-à-l'Eau-de-vie, qu'il prit pour l'un d'eux, il faisait sombre; s'y rendit, et reconnut que c'était une goëlette. Envoya un canot à terre au phare pour s'informer s'il y avait des navires auprès; eut réponse qu'ils avaient tous appareillé avec un vent favorable de bonne heure le matin, et qu'à 11 heures a.m., on les avait perdus de vue au-dessous de l'île Verte. Jeta alors l'ancre. A 3 heures et demie du matin, le steamer reprit sa course pour aller voir si les navires n'étaient pas au Bic ou dans le voisinage. Au Bic, nous vîmes revenir le bateau-pilote No. 4 avec les pilotes des navires que nous cherchions, et qui nous annoncèrent que ceux-ci devaient avoir passé alors Métis. En conséquence, nous rebroussâmes chemin.

Cette agence du département de la marine et des pêcheries reçoit la résolution suivante de la chambre de commerce de Québec :—

Copie d'une résolution adoptée le 30 *décembre* 1869 *à une réunion du conseil de la chambre de commerce de Québec.*

" Résolu—Que le conseil de la chambre de commerce de Québec doit des remercîments à l'honorable Peter Mitchell, ministre de la marine et des pêcheries, à J. U. Gregory, écuyer, gérant des steamers du gouvernement, et aux officiers sous sa direction, pour les services aussi efficaces qu'empressés rendus par eux durant le présent mois en sauvant tant de biens et en prêtant une aide si précieuse aux navires surpris par les glaces dans le bas du fleuve."

Le 2 décembre.—Va se mettre en hivernement dans les estacades de Blais.

1870.

Le 13 avril.—Sort des estacades de Blais et va se mettre au quai du gouvernement.

Le 19 avril.—Parti à 10 heures et demie du matin pour aller installer les bouées et le bateau-phare à la Traverse.

Le 22 avril.—Revenu à 4 heures du soir de la Traverse.

Le 16 mai.—Parti à 4 heures du soir pour aller à l'île Verte remettre une bouée en place.

Le 17 mai.—Rentré au port à 10 heures du soir.

Le 16 juin.—Parti à 3 heures du matin pour aller à la Pointe au Caribou secourir la barque naufragée *Emma.*

Le 18 juin.—Arrivé à 8 huit heures du soir de la Pointe au Caribou, avec 11 barriques 14 quarts, 8 octaves d'eau-de-vie, 3 octaves de vinaigre et 6 sacs de noix.

Le reste de la cargaison a été recueilli par une goëlette qui passait. Reçu pour ce service $350.

BATIMENT A VAPEUR LADY HEAD.

1869.

Le 8 juillet.—Parti de Québec à 3 heures du matin pour aller poser une bouée à la Traverse.

Le 8 juillet.—Revenu à 3 heures et demie de l'après-midi.

Le 19 juillet.—Parti à 2 heures et demie de l après-midi pour la Rivière-du-Loup, Métis, Dalhousie, Miramichi et Shédiac.

Le 6 août.—Rentré au port de Québec à 4 heures et demie du matin.

Le 6 août.—Parti pour aller à la Traverse remplacer par une autre une bouée emportée accidentellement.

Le 7 août.—Rentré à 4 heures de l'après-midi.

Le 10 août.—Parti à 10 heures du matin à destination du cap Chatte pour placer des balises et examiner des emplacements de phares.

Le 22 août.—Rentré au port à 9 heures du soir.

Le 1er septembre.—Parti à 10 heures du matin avec les apprentis pilotes pour explorer le chenal nord comme l'ordonne l'acte du parlement.

Le 9 septembre.—Revenu du chenal nord avec les apprentis pilotes.

Le 10 septembre.—Parti à 4 heures et demie du soir pour aller au trois-mâts naufragé *Preciosa.*

Le 12 septembre.—Rentré au port à 11 heures du matin.

Le 14 septembre.—Parti à 5 heures du soir pour aller à la rencontre de Son Altesse Royale le Prince Arthur à l'Islet, ayant à bord le général Stisted, l'hon. M. Dunkin, etc.

Le 15 septembre.—Arrivé à 2 heures du matin de l'Islet.

Le 22 septembre.—Parti à 1 heure de l'après-midi pour aller à l'île aux Coudres replacer une bouée.

Le 23 septembre.—Revenu à 1 heure de l'après-midi.

Le 24 septembre.—Parti à 4 heures de l'après-midi pour avitailler les phares jusqu'à la Pointe-aux-Pères.

Le 16 octobre.—Rentré au port à 1 heure de l'après-midi avec le trois-mâts *Manilla* à la remorque. $200 pour ce service.

Le 4 novembre.—Parti à 6 heures du soir à destination de l'île aux Œufs pour secourir le trois-mâts naufragé *Doctor Jantzen.* A sauvé la cargaison, qui a rapporté plusieurs milliers de piastres de droits au département des douanes. $1200 pour les services de steamers.

Le 11 novembre.—Rentré au port à 4 heures et demie du soir.

Le 16 novembre.—Parti à 6 heures et demie du matin pour faire l'enlèvement des bouées.

Le 21 novembre.—Rentré du bas du fleuve avec les bouées à 11 heures du matin.

Le 22 novembre.—Parti à 3 heures de l'après-midi pour se rendre à son hivernage au havre du Palais.

1870.

Le 23 avril.—Revenu de son hivernage.

Le 25 avril.—Parti à 5 heures de l'après-midi avec les bouées pour le bas du fleuve.

Le 29 avril.—Rentré à 4 heures de l'après-midi après avoir fait la pose des bouées dans le bas du fleuve.

Le 29 avril.—Parti à 5 heures de l'après-midi avec la bouée pour Portneuf.

Le 30 avril.—Revenu à 5 heures du matin.

Le 14 mai.—Parti à midi à destination de Pictou pour prendre la place du steamer *Druid* à Halifax.

STEAMER DRUID.

Le 13 juin.—Arrivé à 5 heures du matin du port d'Halifax.

Le 20 juin.—Parti à 6 heures du matin avec une bouée pour la Traverse.

Le 20 juin.—Revenu à 8 heures du soir de la Traverse.

Le 23 juin.—Parti pour replacer une bouée à la Traverse, et en poser une dans le chenal nord.

Le 24 juin.—Arrivé à 6 heures du matin de la Traverse et du chenal nord.

Le 25 juin.—Parti à 10 heures et demie du matin pour l'établissement de quarantaine à la Grosse-Ile.

Le 27 juin.—Parti à 1 heure et demie de l'après-midi pour replacer une bouée à la Traverse.

Le 28 juin.—Rentré au port sur l'heure de midi.

J. U. GREGORY,
Agent.

Québec, 1er décembre 1871

APPENDICE No. 23.

Tableau des voyages faits par les vapeurs de la compagnie des bâtiments à vapeur de Québec et des ports du golfe, entre Québec et Pictou, en touchant à des ports intermédiaires, depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de la navigation en 1870, suivant le traité fait par la compagnie et le gouvernement de la Puissance du Canada,—avec mention du jour et de l'heure de chaque arrivée et de chaque départ à Québec et à Pictou.

Nom du steamer.	No. du trajet.	Date du départ de Québec.	Date de l'arrivée à Pictou.	Date du départ de Pictou.	Date de l'arrivée à Québec.
Bâti. à vap. Gaspé.	1	Mai 2, 4 p.m.	Mai 8, 11 p.m.	Mai 9, 7 p.m.	Mai 17, 1 a.m.
,, Secret..	1	,, 10, 4 ,,	,, 18, 11 ,,	,, 19, 11 ,,	,, 24, 4.15 ,,
,, Gaspé..	2	,, 17, 4 ,,	,, 22, 6.30 ,,	,, 24, 8 a.m.	,, 18, 4.30 ,,
,, Secret..	2	,, 25, 4 ,,	,, 29, 9.45 ,,	,, 31, 7.15 ,,	Juin 4, 7 ,,
,, Gaspé..	3	,, 31, 4 ,,	Juin 5	Juin 7, 7 ,,	,, 11.
,, Secret..	3	Juin 7, 4 ,,	,, 12, 1.30 p.m.	,, 13, 11 p.m.	,, 18, 7.30 ,,
,, Gaspé..	4	,, 14, 4.30 ,,	,, 19, 3 a.m.	,, 21, 7.30 a.m.	,, 25, 2 p.m.
,, Secret..	4	,, 21, 4 ,,	,, 25, 11 p.m.	,, 28, 7.30 ,,	Juil. 2, 7.30 a.m.
,, Gaspé..	5	,, 28, 4.30 ,,	Juil. 3, 4.20 ,,	Juil. 5, 7 ,,	,, 9, 5.30 p.m.
,, Secret..	5	Juil. 5, 4.15 ,,	,, 10, 3.30 ,,	,, 12, 7.10 ,,	,, 16, 6.15 a.m.
,, Gaspé..	6	,, 12, 4 ,,	,, 17, 3 ,,	,, 19, 7 ,,	,, 23, 4 ,,
,, Secret..	6	,, 19, 4.20 ,,	,, 23, 2.30 ,,	,, 26, 7 ,,	,, 30, 2.30 p.m.
,, Gaspé..	7	,, 26, 4 ,,	,, 31, 3.45 ,,	Août 2, 7 ,,	Août 6.
,, Secret..	7	Août 2, 4.05 ,,	Août 6, 5.10 ,,	,, 9, 7 ,,	,, 13, 8.30 a.m
,, Gaspé..	8	,, 9, 4.10 ,,	,, 14, 4.10 ,,	,, 16, 7 ,,	,, 20, 6 ,,
,, Secret..	8	,, 16, 4.45 ,,	,, 20, 2.40 ,,	,, 23, ...	,, 27, 6.30 p.m.
,, Gaspé..	9	,, 23, 4.10 ,,	,, 28, 6.30 ,,	,, 30, 7 a.m.	Sept. 3, 5 a.m.
,, Secret..	9	,, 30, 4.50 ,,	Sept. 3, 5 ,,	Sept. 6, 7 ,,	,, 10, 8 p.m.
,, Gaspé..	10	Sept. 6, 4 ,,	,, 11, 1 ,,	,, 13, 7.30 ,,	,, 17.
,, Secret..	10	,, 13, 4.10 ,,	,, 17, 5.30 ,,	,, 20, 9 ,,	,, 24, 9 a.m.
,, Gaspé..	11	,, 20, 4 ,,	,, 25, 2.30 ,,	,, 27, 7 ,,	Oct. 1er, 9 ,,
,, Secret..	11	,, 27, 4.15 ,,	Oct. 2, 3.30 ,,	Oct. 4, 7 ,,	,, 8.
,, Gaspé..	12	Oct. 4, 4 ,,	,, 10, 2.30 a.m.	,, 11, 7 ,,	,, 16.
,, Secret..	12	,, 11, 4.10 ,,	,, 16, 9.30 ,,	,, 18, 7 ,,	,, 23, 9.30 ,,
,, Gaspé..	13	,, 18, 4 ,,	,, 25, 7.30 ,,	,, 25, 8.30 p.m.	,, 31, 8 ,,
,, Secret..	13	,, 25, 4 ,,	,, 31, 3.25 ,,	Nov. 1er, 7.30 a.m.	Nov. 8, 6 ,,
,, Gaspé..	14	Nov. 1er, 5.30 ,,	Nov. 8, 4 ,,	,, 9, 7 p.m.	,, 16, 5 p.m.
,, Secret..	14	,, 9, 4 ,,	,, 15, 10.30 p.m.	,, 17, 7.15 a.m.	,, 24, 3 ,,
,, Georgia.	1	,, 14, 6 ,,	,, 19, 6.30 ,,	,, 22, ...	Déc. 7, 7 a.m.
,, Gaspé..	15	,, 17, 8 ,,	,, 21, noon	,, 21, 5 p.m.	Nov. 25, 10 ,,

REMARQUES.

S. GASPÉ.

Mardi, 3 mai.—3 heures de l'après-midi, forte brise de l'est; 8 heures du soir, Ste. Anne, cap au sud, forte brise de l'est; minuit, forte brise et neige; vitesse de la marche, moyenne; 9 heures du matin, rivière au Renard en vue, neige épaisse.

Jeudi, 5 mai.—1 heure du matin, passé Paspébiac en route pour Dalhousie; vis-à-vis l'Eglise rouge on fait rencontre d'un banc de glace; les machines sont stoppées, et on attend le jour; 3 heures et demie, vu l'impossibilité de franchir les glaces, on prend la direction de Paspébiac; 2 heures du matin, vastes nappes de glace; on trouve un passage dans une éclaircie près de la côte du Nouveau-Brunswick; 8 heures du soir, mouillé devant le phare d'Escuménac; vent sud-est, neige, temps très-sombre.

Vendredi, 6 mai.—4 heures du matin, l'ancre est levée et on fait vapeur pour Chatham; 1 heure et quart, arrivé à Newcastle; 6 heures et demie, reparti; 7 heures 40 minutes mouillé afin d'attendre le jour pour franchir la barre.

Samedi, 7 mai,—A 4 heures et demie, on lève l'ancre pour Shédiac; 11 heures du matin, larges bancs de glace en vue, vitesse de la marche moyenne; 7 heures du soir, arrivé à Shédiac; les passagers et le fret sont débarqués, on amarre pour la nuit, le détroit étant rempli de glaces.

Dimanche, 8 mai.—4 heures du matin, parti de Shédiac, sous demi-vapeur pour passer à travers les glaces; 11 heures du matin, impossible de pousser plus avant dans les glaces; on arrête la machine, de peur d'avarie; 1 heure de l'après-midi, nouvelle tentative, les glaces paraissent

se desserrer; 2 heures du matin, le steamer entre en eau libre et se dirige sur l'île du Prince-Edouard; trouve un passage près de la côte ayant 4 à 5 brasses de fond; marche à toute vapeur; 11 heures du matin, arrivé à Pictou.

Lundi, 9 mai.—7 heures du soir, parti de Pictou, vent nord-est, temps sombre et nuageux.

Mardi, 10 mai.—Commence sombre avec neige; 2 heures du matin, le steamer se trouve au milieu de glaces; marche très-lentement; 4 heures du matin, cap Tourmentin; on cingle à l'ouest-sud-ouest, vitesse moyenne; 6 heures du matin, par le travers de Shédiac; nulle possibilité d'entrer dans la baie, qui est bloquée par les glaces; on met le cap sur Chatham; 8 heures du matin, mouillé devant l'île Granddown; temps très-sombre et très-bas.

Mercredi, 11 mai.—Commence avec pluie et nord-est; 4 heures du matin, on lève l'ancre; 6 heures du matin, arrivé à Chatham; 7 heures du matin, parti pour Newcastle; 8 heures et quart, arrivé au quai; 9 heures et quart, parti de Newcastle, vent nord-est avec une petite pluie; 11 heures du matin, on passe Escuménac, vent nord-est, petite brume; 2 heures et demie, on rencontre des glaces par brume épaisse; on arrête la machine; 6 heures et demie, quelques éclaircies, on se remet en marche lentement; 7 heures du soir, on stoppe dans les glaces par une brume épaisse.

Jeudi, 12 mai.—4 heures du matin, on repart, grosse pluie et grosse brume; 5 heures du matin, le temps s'éclaircit, on met à toute vapeur; 9 heures du matin, phare de Miscou; midi et quart, arrivé à Paspébiac, mouillé pour y attendre le bâtiment à vapeur *Secret;* 3 heures de l'après-midi, le *Secret* arrive et jette l'ancre auprès de nous; fait passer le fret et les passagers sur le *Gaspé* pour Dalhousie; 8 heures du matin, transbordement terminé, mais, à cause des glaces et de la brume, on n'essaie pas d'appareiller.

Vendredi, 13 mai.—6 heures du matin, la brume se dissipe un peu, on part sous demi-vapeur pour Paspébiac; 10 heures du matin, au milieu des glaces; marche très-ralentie; 2 heures de l'après-midi, sorti des glaces; temps se lève; on marche à pleine vapeur; 3 heures et demie, arrivé à Dalhousie, où l'on débarque fret et passagers; 6 heures du soir, on se remet en marche par temps calme; 8 heures du soir, on est dans les glaces; 10 heures du soir, brouillard épais, la baie est couverte de glaces, on stoppe.

Samedi, 14 mai.—5 heures du matin, on se remet à avancer très-lentement, 6 heures du matin, glaces trop serrées, on arrête; 8 heures du matin, les glaces se desserrent un peu, on avance lentement; 11 heures du matin, sorti des glaces; 1 heure de l'après-midi, marche de vitesse moyenne, brume très-épaisse; 2 heures de l'après-midi, temps s'éclaircit, on marche à toute vitesse; 7 heures du matin, arrivé à Percé, temps continue à s'éclaircir, on se dirige vers le bassin de Gaspé; 10 heures du soir, on stoppe au large de Douglastown par brume épaisse.

Dimanche, 15 mai.—3 heures du matin, le temps se lève, on part pour Gaspé.

Mardi, 17 mai.—10 heures du soir, parti de Québec, temps beau et sec, légère brise d'est.

Jeudi, 19 mai.—3 heures et demie de l'après-midi, arrivé à Percé; 10 heures du soir, parti, fumée épaisse dans l'air; vitesse moyenne; 11 heures trois quarts, on stoppe les machines et on continue d'avancer à l'aide de la grande voile et en sondant.

Vendredi, 20 mai.—Commence avec une brise de nord-ouest, et une fumée très-épaisse; 3 heures trois quarts du matin, parti; vitesse moyenne; 4 heures du matin, le temps s'éclaircit un peu, on file à toute vapeur.

Dimanche, 22 mai.—Vent sud-ouest, air obscurci par la fumée; minuit et demi, mouillé en dehors de Shédiac; 4 heures du matin, on lève l'ancre; 5 heures du matin, on arrive à Shédiac.

Mercredi, 25 mai.—Commence pluvieux, brume; 1 heure du matin, marche moyenne; 10 heures du matin, on arrive à Newcastle, où l'on attend la malle; 11 heures et demie du matin, on part; temps brumeux, petite pluie; 3 heures de l'après-midi, on franchit la barre; 8 heures du soir, vitesse de marche moyenne; brume et pluie; on marche en sondant.

Jeudi, 26 mai.—Commence avec brume et petite brise.

Jeudi, 2 juin.—Commence avec vent d'est et brume; 7 heures du soir, arrivé à Paspébiac; 8 heures du soir, parti de Paspébiac; 11 heures du soir, marche lente, fumée épaisse, sondes continuelles.

Vendredi, 3 juin.—Commence avec un ciel calme et très-assombri par la fumée; 1 heure et quart du matin, mouillé au large de la pointe Maguasha; 3 heures du matin, on lève l'ancre; 3 heures 40 minutes, arrivé à Dalhousie; 6 heures 25 minutes, on part; 2 heures du soir, on passe le phare de Miscou; 9 heures et demie, mouillé en dehors de la barre de Miramichi.

Samedi, 4 juin.—Faible brise de sud-ouest, fumée épaisse; 4 heures du matin, on lève l'ancre; 7 heures du matin, on arrive à Chatham.

Dimanche, 5 juin.—Petite brise de sud ; très-sombre; 1 heure du matin, mouillé devant le havre de Shédiac ; 3 heures du matin, on lève l'ancre, et à 5 heures du matin, on arrive au quai.

Mardi, 7 juin.—5 heures et demie, arrivé à Shédiac ; 7 heures et demie du soir, parti ; 10 heures du soir, fumée très-épaisse ; vitesse de marche moyenne.

Mercredi, 8 juin.—Commence très-sombre et brumeux ; 5 heures du matin, on passe la barre de Miramichi ; marche très-lente et sondes fréquentes ; 9 heures du matin, mouillé en aval de l'île du Milieu ; brume très-épaisse ; 11 heures du matin, temps s'éclaircit, on lève l'ancre et on continue à remonter le fleuve.

Jeudi, 9 juin.—Très-sombre ; 4 heures du matin, arrivé à Percé ; 5 heures et demie, parti ; temps brumeux ; 8 heures et quart, arrivé au bassin de Gaspé.

Vendredi, 10 juin.—Légère brise d'est et brume ; 7 heures du matin, le temps s'éclaircit.

Mardi, 21 juin.—11 heures du soir, grosse pluie, nuit très-sombre.

Mercredi, 22 juin.—3 heures du matin, parti de Shédiac, vent de nord-nord-ouest, forte pluie ; 8 heures 10 minutes du soir, mouillé devant l'île Granddown.

Jeudi, 23 juin.—2 heures et demie du matin, on lève l'ancre et on descend le fleuve.

Jeudi, 30 juin.—Vent d'est et pluie ; 9 heures du soir, le temps s'éclaircit ; 11 heures du soir, marche très-lente ; 11 heures et demie du soir, mouillé dans 5 brasses d'eau.

Vendredi, 1er juillet.—2 heures et demie du matin, on lève l'ancre ; 8 heures et demie, mouillé en dehors de la barre de Miramichi.

Samedi, 2 juillet.—2 heures et demie du matin, on lève l'ancre et on remonte le fleuve ; 6 heures du matin, arrivé à Chatham.

Dimanche, 3 juillet.—1 heure du matin, on arrête les machines et on met en panne ; 3 heures du matin, on se remet en marche.

Mercredi, 6 juillet.—Fumée épaisse ; 1 heure du matin, mouillé en dehors de la barre dans 6 brasses d'eau ; 3 heures du matin, on lève l'ancre et on remonte le fleuve avec la vitesse moyenne ; 7 heures du matin, le temps s'éclaircit ; on marche à pleine vitesse ; 7 heures et demie, arrivé à Chatham ; fumée épaisse ; 11 heures du soir, vitesse de marche moyenne.

Jeudi, 7 juillet.—Vent d'ouest, temps très-sombre ; 8 heures du soir, au large du cap Sainte-Anne ; vent d'est, fumée dans l'air.

Vendredi, 8 juillet.—Vent d'ouest, fumée épaisse ; 1 heure du matin, on stoppe les machines ; 3 heures du matin, on se remet à avancer, petite brise du sud, fumée ; 9 heures du matin, vis-à-vis Sainte-Flavie ; brume épaisse sur le fleuve ; vitesse moyenne.

Mardi, 12 juillet.—4 heures et demie, parti de Québec, forte brise est-nord-est ; grosse pluie ; 9 heures du soir, brume très-épaisse ; mouillé au large de l'île aux Oies dans 6 brasses d'eau ; 11 heures et demie, temps s'éclaircit, on lève l'ancre et on continue de descendre le fleuve.

Mercredi, 13 juillet.—Petite brise de sud-ouest et petite brume ; 3 heures du matin, passé le bateau-phare ; 4 heures du matin, brume très-épaisse ; on marche très-lentement ; 9 heures du matin, le temps se lève, on met à toute vapeur.

Samedi, 16 juillet.—Vent de nord-ouest ; 1 heure du matin, mouillé devant Escuménac ; 3 heures du matin, on lève l'ancre et on remonte le fleuve.

Dimanche, 17 juillet.—1 heure du matin, mouillé dans la baie de Shédiac dans 6 brasses d'eau ; 3 heures et demie du matin, on lève l'ancre.

Jeudi, 21 juillet.—Temps sombre et plein de fumée ; minuit et quart, on ralentit la marche ; 1 heure du matin, on stoppe les machines ; 3 heures du matin, on se remet à avancer.

Vendredi, 22 juillet.—Vent d'ouest et fumée épaisse ; 8 heures du soir, devant Kamouraska, fumée épaisse sur le fleuve ; 10 heures du soir, au large du bateau-phare.

Samedi, 30 juillet.—Vent d'ouest et pluie ; 4 heures du matin, on lève l'ancre.

Dimanche, 31 juillet—Forte brise de nord-ouest et pluie ; 1 heure du matin, mouillé sur la baie de Shédiac dans 8 brasses d'eau ; 4 heures du matin, on lève l'ancre ; 5 heures du matin, arrivé au quai.

Mercredi, 3 août.—Forte brise de nord-ouest ; 1 heure du matin, mouillé en dehors de la barre dans 6 brasses d'eau ; 3 heures et demie, on lève l'ancre ; 9 heures du matin, arrivé à Newcastle ; 9 heures 20 minutes, parti ; midi et quart, franchi la barre.

Bâtiment à vapeur *Secret*, 1er voyage.—Le golfe était rempli de glaces ; le vapeur n'a pu parvenir à Dalhousie, en descendant, la baie étant bloquée ; a fait la rencontre du *Gaspé* et a fait passer sur son bord malles et passagers ; a été détenu 2 jours et demi par les glaces à Shédiac.

3e voyage.—A été retardé 12 heures par la brume entre la Pointe-aux-Pères et Gaspé.

Bâtiment-à-vapeur *Gaspé*, 8e voyage.—2 heures du matin le mercredi, mouillé au large

des Pèlerins; brume épaisse; à l'ancre jusqu'à midi. Samedi, 13 août, arrivé à Shédiac; 1 heure du matin, mouillé jusqu'à 4 heures, pour attendre le jour, afin d'entrer dans la baie; 5 heures du matin arrivé à quai.

Bâtiment à vapeur *Secret*, 9e voyage.—Resté à l'ancre 6 heures en dedans de la barre de Miramichi par suite d'une bourrasque, le mercredi, 7 septembre.

Bâtiment à vapeur *Gaspé*,-9e voyage.—Jeudi, 25 août, 10 heures du soir, mouillé devant Maguasha, brume épaisse; 4 heures du matin, on se remet en marche. 26 août, 1 heure du matin, arrivé à la barre de Miramichi; à l'ancre jusqu'à 4 heures du matin pour attendre le jour.

Bâtiment à vapeur *Secret*, 11e voyage.—Retenu 4 heures par la brume à Shédiac; perd 6 heures entre Newcastle et Dalhousie, par suite d'une tempête de nord-est; retenu 8 heures par la brume et vent d'est à Shédiac, en descendant.

Bâtiment à vapeur *Gaspé*, 11e voyage.—Samedi, 1er octobre, retenu 4 heures par la brume.

Bâtiment à vapeur *Secret*, 12e voyage.—Retenu 8 heures entre Shédiac et Chatham, le 19 octobre, par un vent d'ouest. Retenu à Paspébiac la nuit du 20 par la brume. Ne reçut aucune malle à la Pointe du Chêne.

Bâtiment à vapeur *Gaspé*, 12e voyage.—Mardi, 4 octobre, 8 heures du soir, mouillé au large de l'île aux Grues, à cause d'une brume épaisse; Samedi, 8 octobre, amarrée à quai à Newcastle toute la nuit; mercredi, 12 octobre, arrêté 12 heures par la brume; vendredi, 14 octobre, 1 heure de l'après-midi, mouillé à Mont Louis, vent forcé.

Bâtiment à vapeur *Secret*, 13e voyage.—Mouillé au large de Pictou durant 20 heures le 1er novembre par suite de gros vent de nord; mouillé 12 heures vis-à-vis le cap des Rosiers, le 6, pour la même cause; retenu 8 heures à Paspébiac par une tempête de neige, et 12 heures à Newcastle par un gros vent d'est.

Bâtiment à vapeur *Gaspé*, 13e voyage.—Jeudi 20 octobre, mouillé à Percé, vent forcé; 20 octobre, mouillé en dedans de la barre du Miramichi jusqu'au jour pour la passer; 26 octobre, 10 heures du soir, mouillé en dehors de la barre de Miramichi pour attendre le jour; 28 octobre, 6 heures du soir, mouillé dans l'anse au Griffon jusqu'à 10 heures du matin; 29 octobre, vent carabiné.

Bâtiment à vapeur *Secret*, 14e voyage.—Mouillé dans la baie de Gaspé, le jeudi, après-midi, jusqu'au vendredi matin, gros vent de nord-est; le sac de la malle de Percé a été mis à terre à Paspébiac, parce que la chaloupe n'a pu venir au vapeur devant Percé; retenu par la brume et une tempête de neige au retour.

Bâtiment à vapeur *Gaspé*, 14e voyage.—3 novembre, retenu 12 heures pour attendre les chaloupes, vent fort; samedi, 5 novembre, retenu 20 heures à Dalhousie, temps trop mauvais pour accoster; 5 heures du soir, mouillé au large de l'île de Granddown, vent fort de nord-est et brume; 7 heures du matin, dimanche, on lève l'ancre.

Bâtiment à vapeur *Georgia*, 1er voyage.—23 novembre, vent de sud-sud-est, avec neige; 6 heures du matin, brise carabinée de sud-sud-est, et tempête de neige; en panne sous la grande voile.—Le matin du 24, la principale vergue à corne se brise en trois places, le steamer roule très-fort; 23 heures en panne durant la tempête. Après la tempête, le steamer entra à Percé; comme il quittait ce port, l'hélice se dérangea et cessa de fonctionner; on déploya les voiles et on mit les canots à la mer pour donner la remorque au bâtiment et aider à le conduire au mouillage de l'île Bonaventure; là on fit plusieurs tentatives pour remettre l'hélice en bon état, mais sans réussir; le *Georgia* est resté au mouillage jusqu'au 29 du mois dernier, qu'il s'est rendu à la voile à l'ancrage du Chien-Blanc. Il a bien manœuvré sous voiles. Il est resté au Chien-Blanc jusqu'à l'arrivée du *Gaspé*, qui l'a remorqué au bassin de *Gaspé*. L'avarie a pu alors être réparée et le steamer s'est remis en route le 4 du courant. A eu des vents de nord-ouest très-violents jusqu'à Métis, et un beau temps de là à la Pointe-aux-Pères.

Bâtiment à vapeur *Gaspé*, 15e voyage, 19 novembre.—4 heures du soir, mouillé vis-à-vis Sandy-Beach; vent de sud-ouest et tempête de neige; 7 heures du matin, on lève l'ancre.—Dimanche, le 24, fort vent du nord-ouest; les chaloupes ne peuvent venir de la Pointe-aux-Pères. 6 heures du soir, mouillé au large des Pèlerins; 10 heures du soir, l'ancre est levée et on continue le voyage.

Je, William Moore, gérant de la compagnie des bâtiments à vapeur de Québec et des ports du golfe, ayant fait serment, déclare qu'au meilleur de ma connaissance et de ma croyance les faits relatés ci-dessus sont vrais et exacts.

(Signé,) M. Moore.

Assermenté par moi ce 9e jour de décembre, 1870. (Signé,) P. Garneau, J. P.

APPENDICE No. 24.

AVIS AUX CANDIDATS QUI SE PRÉSENTENT A L'EXAMEN POUR OBTENIR DES CERTIFICATS D'ADMISSION COMME CAPITAINES OU SECONDS, ET RÈGLEMENTS RELATIFS A CET EXAMEN.

Les examens se feront aux ports de Montréal, de Québec, de St. Jean et d'Halifax, aux époques qui seront fixées par le ministre de la marine et des pêcheries, et dont il sera dûment donné avis. Lieux d'examen.

On exigera des postulants des certificats de moralité et de sobriété, d'expérience, d'habileté et de bonne conduite habituelle à bord, et sans ces certificats personne ne sera examiné. Comme ces certificats devront être attentivement considérés par les examinateurs, qui les vérifieront avant que le certificat d'admission puisse être délivré, il est désirable que les candidats les fassent parvenir aussitôt que possible. Les certificats de service d'étrangers ou de marins anglais ayant servi sur navires étrangers devront être confirmés, soit par le consul du pays auquel appartenait le navire à bord duquel aura servi le candidat, ou par quelque autre autorité officielle de ce pays, ou par le témoignage, donné sur les lieux, de quelque personne digne de foi, ayant une connaissance personnelle des faits à établir. En s'adressant au bureau des examinateurs, les candidats recevront une formule, qu'ils devront remplir et transmettre avec leurs certificats aux examinateurs. Certificats de moralité, expérience, etc.

Lorsque le bureau des examinateurs sera sous tous les rapports satisfait des certificats d'un candidat, le service de cabotage pourra être compté comme service rendant apte à obtenir un certificat de capacité pour le commandement de navires de mer comme second, et deux années de service comme second dans le cabotage pourront être comptées comme rendant apte à obtenir un certificat de capitaine, pourvu que le nom du candidat ait été porté avec le titre de second au contrat d'engagement de cabotage, ou qu'une autre preuve satisfaisante soit fournie aux examinateurs, et pourvu qu'il ait déjà passé à l'examen. Comment sera compté le service de cabotage.

Règlements.

Les conditions d'aptitude exigées pour les grades ci-dessous mentionnés sont comme suit :—

1. Un *premier* ou *unique officier* devra avoir dix-neuf ans ; et il faudra qu'il ait passé quatre ans sur mer. (Le service dans une capacité supérieure sera toujours admis comme l'équivalent d'un service dans une capacité inférieure). Conditions requises pour certificats de seconds.

2. *En art nautique.* Il devra écrire lisiblement et savoir les cinq premières règles de l'arithmétique et les logarithmes. Il devra être capable de faire le point, y compris les relèvements et la distance à calculer du port de destination, d'après la méthode de Mercator ; de prendre la déclinaison du soleil pour trouver la longitude ; de constater la latitude par la hauteur méridienne du soleil et par la seule hauteur de cet astre en dehors du méridien. Il devra être capable d'observer et de calculer la variation du compas par les azimuts et les amplitudes, de comparer les chronomètres, d'en garder les temps et de déterminer la longitude d'après eux sur l'observation du soleil par les méthodes ordinaires. Il devra être capable de déterminer sur la carte le lieu où se trouve le navire tant par le relèvement d'objets connus que par la latitude et la longitude. Il devra être capable de constater les erreurs du sextan et de les rectifier, et aussi de trouver le temps des grandes mers par la pleine lune et la nouvelle lune.

3. *En matelotage.* Il devra donner des réponses satisfaisantes sur le

gréement, le dégréement et l'arrimage d'un navire ; il devra connaître l'emploi de la ligne de loch, du sablier et de la sonde ; être familier avec la règle de la route tant pour les vapeurs que pour les bâtiments à voiles, et avec les lumières et les signaux de brume qu'ils portent. Le candidat sera aussi examiné sur la connaissance qu'il pourra avoir du code commercial de signaux à l'usage de toutes les nations. Il devra encore savoir comment mouiller, lever l'ancre, dégager l'ancre, mouiller en créance et comment faire les mentions exigées au livre du bord. Il sera aussi interrogé sur l'emploi des porte-amarres dans les cas d'échouage, comme il est dit au livre officiel de bord. Il devra savoir comment changer les gros espars et les grandes voiles, comment manœuvrer dans les gros temps, serrer les voiles et mettre de la voile, changer les vergues et les mâts, etc., opérer l'embarquement et le débarquement d'objets pesants, des ancres, etc., abattre sous le vent et assujétir les mâts dans les cas où le beaupré aurait un accident.

Conditions d'aptitude d'un capitaine.

4. *Un capitaine* devra avoir vingt et un ans ; il faudra qu'il ait passé six ans sur mer et qu'il ait été pendant ce temps deux ans au moins *premier* ou *unique officier.*

5. Outre les connaissances nécessaires à un premier et unique officier, il devra pouvoir trouver la latitude d'après la hauteur d'une étoile, etc. Il sera interrogé au sujet de la nature de l'attraction qu'exerce sur le compas le fer qui entre dans la construction du navire, et au sujet de la manière de déterminer cette attraction. Il sera examiné sur la partie de la loi des marées qu'il lui sera nécessaire de connaître pour pouvoir diriger sa course et comparer ses sondages avec les profondeurs indiquées sur les cartes. Il sera interrogé sur son habileté à confectionner un gouvernail de fortune et des radeaux de sauvetage, et sur les ressources dont il saurait user pour sauver l'équipage en cas de naufrage. Il devra avoir une connaissance suffisante de ce qu'il est tenu de faire par la loi au sujet de la déclaration et du congé, au sujet du commandement de son équipage et des peines et mentions à consigner au journal du bord, et il devra connaître les mesures à prendre pour prévenir et arrêter l'invasion du scorbut à bord de son navire. Il sera interrogé sur la nature des envois, de la charte-partie, de l'agence du Lloyd et du contrat à la grosse aventure ; il devra être familier avec les feux indicateurs du chenal qu'il aura été habitué à naviguer où qu'il devra naviguer.

Service sur bâtiments gréés en goëlette.

6. Dans les cas où le candidat qui se présentera pour obtenir un certificat de capitaine aura simplement servi sur un bâtiment gréé en goëlette et ne saura point conduire un navire à voiles carrées, il pourra obtenir un certificat sur lequel seront écrits les mots "pour bâtiment gréé en goëlette." Ce certificat ne lui donnera pas droit de commander un navire à voiles carrées. Ceci toutefois ne s'applique pas aux seconds. Comme ils sont plus jeunes, on s'attend qu'ils apprendront à l'avenir leur art d'une manière complète.

Ponctualité à comparaître à l'examen.

7. Les candidats sont requis de comparaître à la chambre des examens exactement au temps indiqué.

Candidats à la Chambre des examens.

8. Les candidats ne devront apporter à la chambre des examens ni livres, ni papiers d'aucune sorte. La plus légère infraction à cette règle entraînera pour celui qui la commettra toutes les conséquences d'un examen manqué.

Livres gâtés ou mutilés, etc., etc.

9. Au cas où l'on découvrirait qu'un candidat a mutilé ou gâté un livre appartenant au bureau, ou y a fait des ratures ou écritures, les papiers de ce candidat seront retenus jusqu'à ce qu'il ait remplacé ce livre. Il ne lui sera pas permis toutefois d'emporter le livre endommagé qui continuera d'appartenir au bureau.

Candidats ne doivent s'aider aux examens.

10. Au cas où l'on s'apercevrait qu'un candidat copie sur un autre, où qu'il donne à un autre quelque aide ou quelque renseignement, ou qu'il communique avec un autre de quelque manière que ce soit pendant le temps de l'examen, il encourra lui-même toutes les conséquences d'un examen manqué.

11. Il ne sera permis à aucun candidat de travailler ses problèmes sur une ardoise ou sur un morceau de papier de rebut.

12. Il ne sera permis à aucun candidat de sortir de la chambre avant d'avoir remis le papier sur lequel il aura fait son travail.

13. Il sera permis aux candidats de résoudre les différents problèmes d'après la méthode et les tables dont ils auront l'habitude de se servir, et il leur sera accordé six heures pour accomplir leur travail. Au bout de six heures, s'ils n'ont pas fini, ils seront déclarés avoir manqué leur examen, à moins que le bureau des examinateurs ne juge à propos de prolonger ce temps dans des cas spéciaux. Lorsqu'il y aura eu ainsi prolongation du temps fixé, les circonstances particulières du cas et les raisons de la prolongation devront être rapportées par les examinateurs au ministre de la marine et des pêcheries lorsqu'ils lui transmettront leur rapport.

Temps accordé pour résoudre les problêmes.

14. Il ne sera pas permis de faire de corrections en se servant de tables contenues dans des ouvrages sur la navigation (Voir Tables IX, XI et XXI de l'Epitome de Norrie, etc.) Toute correction devra paraître sur les papiers soumis par les candidats. Ceux de la première classe sont renvoyés à la page 519 du *Nautical Almanac, 1867*, pour plus amples informations sur ce sujet.

On ne pourra faire de corrections au moyen de tables.

15. On s'attend que les candidats, dans leurs réponses à tous problèmes, ne feront point d'erreur ou d'écart de plus d'un mille de la position précise à déterminer.

16. En cherchant la longitude au moyen du chronomètre, les logarithmes employés pour trouver l'angle horaire devront représenter les secondes de l'arc.

Dans tous les autres problèmes, les logarithmes venant à la minute la plus proche seront considérés comme suffisamment corrects pour tous les grades, excepté celui de capitaine ; pour celui-ci on exigera, dans les calculs et dans les résultats, un degré de précision plus marqué que pour le grade inférieur.

17. Dans tous les cas, l'examen du candidat demandant à être reçu capitaine commencera par les problèmes à proposer aux seconds.

18. Dans tous les cas où un candidat manquera son examen, il devra être examiné *de novo*. S'il a manqué dans ses réponses sur le *matelotage*, il ne sera pas réexaminé avant un intervalle de six mois, afin qu'il ait le temps d'acquérir de l'expérience. S'il a manqué trois fois sur l'*art nautique*, il ne sera point réexaminé avant un intervalle de trois mois.

Reexamens.

19. Les examinateurs, dans leurs rapports (sous l'entête "Remarques") inséreront les mots "a passé" ou "a manqué", suivant le cas, sur le code commercial des signaux.

Remarques.

Les candidats trouveront plus facile, à terre et en mer, de corriger la déclinaison et les autres éléments d'après le *Nautical Almanac* par les "différences horaires" qui sont données dans ce livre pour faciliter ces calculs ; ils pourront de la sorte se passer de tables proportionnelles ou logarithmiques pour cet objet.

Comme les examens des capitaines et des seconds sont obligatoires, les conditions d'aptitude ont été faites aussi faciles que possible, mais il doit être clairement compris que le ministre de la marine et des pêcheries pourra, de temps en temps, élever le niveau de ces examens, lorsque les connaissances générales des officiers de la marine marchande permettront, ce qui ne peut manquer d'avoir lieu, d'opérer cette réforme sans inconvénient. On recommande particulièrement aux officiers d'employer leurs loisirs pendant qu'ils sont en rade à acquérir les connaissances qui leur sont nécessaires pour passer leur examen ; les capitaines feront bien de permettre aux novices et aux officiers de grades inférieurs d'aller aux écoles d'instruction et de leur donner pour celatout le temps nécessaire.

APPENDICE

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit, alternat, tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
						LABRA	
Belle Isle..........	Détroit de Belle Isle, pointe extrême sud de l'île...........	° ′ ″ 51 53 0	° ′ ″ 55 22 15	Une.............	F	....	28
Pointe Amour.....	Côté S.-E., baie de Forteau..........	51 27 35	56 50 53	Une..............	F	....	18
						TERRE	
Cap Normand	Détroit de Belle Isle	51 38 0	55 53 40	....	....	....	....
Pointe Rich........	,, ..	51 1 50	57 8 50	....	...	....	....
Cap Ray	Côté O.............	47 37 0	59 18 0	....	....	....	....
						GOLFE ET	
Ile St. Paul	Sur rocher à 50 pds. de l'île, pointe N.E.	47 13 50	60 8 20	Une..............	F	....	20
Do ...	Pointe S.O	47 11 20	60 9 36	Une..............	T	De minute en minute.	20
Rocher aux Oiseaux	Iles de la Madeleine.	47 50 40	61 8 20	Une..............	F	....	21
Ile Amherst	,, ,, .	47 13 0	61 58 0	....	....	....	....
Cap Des Rosiers . .	Sur le cap.....	48 51 37	64 12 0	Une..............	F	....	16
Baie de Gaspé...	N. O ¼ N., 12 milles du cap	48 51 0	64 24 0	Une..............	F	....	11
Baie de Gaspé...	Pointe O'Hara, bassin du quai	48 49 53	64 31 41	Une..............	F	....	7
Paspébiac.........	Sur la langue de terre	48 0 54	65 14 17	Une..............	F	....	13

No. 25.

direction du département de la marine et des pêcheries.

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pds. du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
DOR.						
Du 1er avril au 15 déc...	Tour circul., revêtue de planches ; blanche	470	62	1858	D. 1er ord ..	Visible depuis presque N. O. ¼ N. jusqu'à Est par Sud. Par temps de brume et de neige, coup de canon d'heure en heure. Dépôt de provisions pour naufragés. Variation en 1869, 39° 10' O.
,, ,,	,,	155	109	1858	D. 2e ord..	Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et de neige.
NEUVE.						
....	....	......	......	....	....	Edifice sera terminé au printemps.
....	....	......	......	....	....	,, ,,
....	....	......	......	....	....	,, ,,
FLEUVE ST. LAURENT.						
....	Tour octogone, en bois ; blanche......	140	40	1839	D. 3e ord..	Obscur entre N. ¾ N E. ¾ E. et E. N. E. Ces phar. sont éteints lorsque le golfe est obstrué par les glaces.
Toute l'année...........	,,	140	40	1831	,, ..	Volées de cloche par temps brumeux, et coup de canon toutes les quatre heures, depuis 4 h. du m. Visible aux diff. points excep. entre S. S. E. et O.
Du 1er avril au 15 décembre	Tour héxagone ; blanche...............	140	50	1870	D. 2e ord..	Habitation, blanche aussi, à 200 pieds de la tour.
,,	....	......	......	....	....	Sera allumé au printemps.
,,	Tour circul., revêtue de planches ; blanche	136	112	1858	D. 1er ord ..	Par temps de brume et de neige, coup de canon d'heure en heure. Variation en 1869, 26° 16' O.
,,	....	40	......	1867	....	Variation en 1869, 26°30' O.
,,	....	20	......	....	....	Lumière rouge permanente
....	Tour carrée en bois ; blanche.	55	54	1870	C	Située près de l'extrémité de la pointe.

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., altern., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ' "	° ' "				
						GOLFE ET	
Pointe Heath.....	Pointe Est, île d'Anticosti	49 5 20	61 41 48	Une	F	....	15
Pointe S. O.	Pointe S. O., Anticosti	49 23 45	63 35 46	Une..............	T	De minute en minute..........	15
Pointe O.........	Extrémité, pointe O., Anticosti.	49 52 30	64 32 0	Une..............	F	....	15
Bagot's Bluff....	Pointe S., Anticosti.	49 4 0	62 15 0	....	....	....	...
Sept Iles	Ile Carousel	50 5 40	66 22 44	Une..............	F	....	20
Pointe des Monts..	Environ 1¼ mille N. E. de la pointe....	49 19 35	67 21 55	Une..............	F	....	15
Pointe aux Pères, Rimouski........	Sur la pointe.	48 31 25	68 27 18	Une..............	F	....	10
Ile Bicquet........	Vers le centre.	48 25 18	68 53 20	Une..............	T	De 2 min. en 2 m.	17
Islet Rouge........	Au centre	48 4 20	69 32 56	Une..............	F	....	12
Isle Verte.........	Sur pointe N........	48 3 17	69 25 3	Une..............	F	....	13
Pot à l'eau de vie..	42 brasses du bout S. E. de l'islet.	47 52 30	69 40 35	Une..............	F	....	10
Gros pélerins	20 brasses O. du centre de l'île et 54 brasses sud du bord de l'eau.	47 43 15	69 45 0	Une..............	F	....	12
Grosse Isle, Kamouraska	120 brasses du bout N. E. de l'île, 80 brasses du bord de l'eau.	47 38 0	69 52 0	Une..............	F	....	18

direction du département de le marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pds. du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
FLEUVE ST. LAURENT.—*Suite.*						
Du 1er avril au 15 déc...	Tour circul., revêtue de planches; blanche	110	90	1835	C..........	Doit toujours être tenu en vue dans la direction du sud de la pointe au Cormoran. Visible entre les points S. O. ¼ O. et E. Dépôt de provisions pour naufragés.
,, ,,	,,	100	75	1831	C..........	Visible entre les points N. N. O. et S. E. ¼ E. par sud.
,, ,,	Tour circul., revêtue de planches; blanche	112	109	1858	D. 2e ordre .	Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et de neige. Dépôt de provisions pour naufragés.
....	....	......	......	....	....	Sur le point d'être construit.
,, ,,	Tour carrée, surmontant l'habitation du gardien; en bois, blanche...........	195	42	1870	C.	
....	Tour circul., revêtue de planches; blanche,	100	75	1830	....	Dépôt de provisions pour naufragés. Variation en 1869, 25° 40′ O. Coup de canon d'heure en heure par temps de brume et de neige, du 1er avril au 15 décembre.
,, ,,	Tour carrée	43	......	1859	....	Station des pilotes.
,, ,,	Circulaire; revêtue de planches; blanche.	112	65	1844	....	Coup de canon de demi heure en demi heure par temps de brume et de neige, du 10 avr. au 10 déc.
,, ,,	Circ., en pierres grises	75	51	1848	....	Lumière rouge. un bateau-lumière avec sifflet d'alarme sera placé sur le rescif à l'ouv. de la nav.
,, ,,	Octogone; revêtue de planches; blanche.	60	40	1809	....	Coup de canon de ½ heure en ½ heure par temps de brume et de neige.
,, ,,	En brique; couleur grise..............	78	39	1862	D. 4e ordre..	
,, ,,	,, ...	180	39	1862	,,	
....	En bois	166	39	1862	C	Variation en 1869, 19° 0′ O.

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats fixes à éclats intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
						GOLFE ET	
Traverse S.........	Bateaux - lumières, partie N.-E. des batt. de St. Roch.	47 22 10	70 14 56	Deux ; principale 4 pieds plus haut que l'autre.....	F	....	9
Pilier de pierre.....	50 brasses de la pointe S. de l'islet	47 12 25	70 21 36	Une..............	T	Chaq. 1½ minute.	13
						FLEUVE ST.	
Ile aux Grues......	1½ mille de la pointe O. de l'île.........	47 3 0	70 33 0	Une..............	F	....	10
Bellechasse........	Pointe E. de l'île....	46 56 0	70 46 0	Une.......	F	....	....
Pointe St. Laurent.	Ile d'Orléans........	46 50 0	71 2 0	Une..............	F	....	8
St. Antoine	Rive sud	46 39 43	71 36 10	Une..............	F	....	10
Ste. Croix.........	Sur rivage près de la ligne des hautes eaux et ½ de mille N. de l'église	46 37 45	71 44 10	Une..............	F	....	6
Montée du Lac....	Cap Rouge	47 7 20	70 42 45	Une..............	F	....	10
Portneuf..........	Sur rive N. ¾ de mille du fleuve..........	46 41 48 lum. N.	71 52 10	Deux, S.O. & N.E., à près de 180 verges d'intervalle..	F	....	5
Pointe à Platon....	Sur côté S., 1½ mille en bas de l'île Richelieu,	46 39 13 lum. N.	71 53 3	Deux, S. 72 O ; à 169 verges d'intervalle	F	....	12
Richelieu	Centre de l'île.......	46 38 24	71 54 51	Une..............	F	....	6
Pointe Langlais....	Sur rive S. ½ mille en bas de la rivière Grand Chêne	46 35 5	71 59 35	Une..............	F	....	5
Cap Charles.......	Sur le cap..........	46 33 39	72 4 15	Deux, N. 67 O. à 80 verges d'intervalle	F	....	4
Grondines.........	Rive nord	46 35 49	72 4 12	Deux, S. 66 O. à 1350 verges d'intervalle	F	....	5 chacune
St. Pierre-les-Becquets	Rive S., sur le haut de la P. St. Pierre.	46 30 28	72 12 30	Une..............	F	....	5

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
FLEUVE ST. LAURENT.—*Suite.*						
Du 1er avril au 15 décembre..........	2 mâts peints en rouge	.....	.....	1836	....	On sonne la cloche du bat.-lumière par temps de brume et temp. de neige. Quand le bateau est déplacé, on enlève pendant le jour la boule qui couronne son grand mât, et on allume un seul feu au lieu de deux la nuit, jusq. ce qu'il soit réinstallé dans sa position normale.
„	Pierre; conique; blanc	68	38	1843	....	
LAURENT.						
Du 1er avril au 15 déc...	En bois............	44	37	1862	C	Variation en 1870, 17°50′O.
....	„	70	30	1862	C	
....	En bois; blanc.....	38	.....	1869	C	
....	„	96	.....	1858	C	
....	„	30	20	1842	....	Petite lumière aidant à suivre le chenal sur une certaine distance en remontant et en desc. le fleuve.
Pendant la saison de navigation..............	Tour carrée; blanche..............	175	30	1870	C	
„	Tous deux en pierre, blancs; lanterne inf. sur toit d'une maison	200 / 120	....	1842	....	Ces lum. en lig. indiq. en remont. le ch. Richelieu jusq. lum. de l'île Richelieu.
„	En bois; octogones; blancs...........	152 / 130	24 / 7	1816 / 1824	....	Ces lum. indiquent en rem. le chenal Richelieu. Variation en 1869, 15° O.
„	Octogone; en pierre.	27	......	1816	....	Cette lumière et celle de la Pointe à Platon sont presque dans la même direction, savoir: N. 73° E.
„	En bois............	35	8	1844	....	Signale les battures des Grondines et les battures Cordin, et sert de reconnaissance pour le chenal Richelieu.
	„	110	20	1856	....	Sert de guide pour cap à la Roche et cap Charles, allant et revenant, et de reconnaissance pour traverser le chenal Richelieu.
	Octogones; en bois; blancs............	50 et 25	30	1857	....	Signalent cap à la Roche jusqu'à Levrard.
„	„	85	12	1844	....	Indique la plus gr. larg. nav. vis-à-vis cap à la Roche. Vari a. en 1870, 14° 10′ O.

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat.; tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″			FLEUVE ST.	
Batiscan	Rive N., 1¼ mil. en bas de l'ég. de Batiscan	46 30 16 Ph. S.	72 14 52	Deux, S. 73 O., à 222 verges d'intervalle	F	....	3
Champlain	Rive nord, près de de l'église Champlain	46 26 34	72 20 32	Une..............	F	....	4
Cap Madeleine ..	Lum. infér., rive N., 3 mil. en bas du cap.	46 23 46 Ph. S.	72 27 18	Deux, S. 60 O., à 200 verges d'intervalle	F	....	4
	Lum. supér., rive N., 2 mi. en bas du cap.	46 23 16 Ph. O.	72 28 38	Deux, S. 85 O., à 235 verges d'intervalle	F	....	6
Port St. François..	Rive sud ; haut phare sur quai..........	46 16 20 Ph. O.	72 37 15	D., S. 76 O., à 3,240 verges d'intervalle	F	....	3 chacune
Pointe du Lac.....	Rive nord	46 16 50	72 40 22	Une..............	F	....	12
Lac St. Pierre. Est...........	Bateau-phare sur le lac.....	46 15 56	72 42 18	Une..............	F	....	6
Lac St. Pierre. Centre........	Bateau phare, S.S.E., 2¼ milles de la rivière du Loup. ..	46 11 39	72 53 20	Une..............	F	....	6
Lac St. Pierre. Ouest	Bateau phare, côté N. du canal, N.E. ¼ N. 3 milles du bas-fnd. I.	46 9 39	72 56 50	Une..............	F	....	6
Lac St. Pierre. Ile aux Raisins	Sur l'île..............	46 6 14	72 57 50	Une...	F	....	6
	Partie S. de l'île....	46 6 0	72 58 0	Une..............	F	....	....
Ile à la Pierre.....	Sur la partie E. de l'île	46 5 54	72 59 40	Une..............	F	....	6
Lavaltrie..........	Côté S. de l'île......	45 52 55 Ph. S.	73 16 0	Deux, S. 38 O., à 320 verges d'intervalle	F	....	7

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
LAURENT.—*Suite.*						
Toute la nuit pendant la saison de navigation...	Octog., en bois., blancs	39 / 20	31 / 11	1844	....	Pour faire passer Levrard et signaler la batture Ste. Anne au sud et Pouillier au Nord.
"	"	30	10	1844	....	Point de reconnaissance p. la pointe inférieure de la baie de Champlain.
"	"	53 / 33	13 / 10	1843	....	Pour signal. la bat. Bigot. Variat. en 1869, 14° O.
"	"	55 / 35	30 / 10	1843	....	Pour signaler Pouillier Provencher.
"	En bois, octogones, blancs, l'un et l'autre	31 / 12	21 / 4	1849	....	Ces lumières en ligne avec le bateau-lumière de l'est sur le lac indiquent le chenal dragué. S. 70 O. Haut phare sur quai enlevé l'hiver.
"	Octogone, en bois, blanc............	71	24	1843	....	Indique le détour du chenal à la Pointe du Lac.
"	Rouge.............	15	8	....	....	Enlevé à l'approche de l'hiver à cause de la glace. Sur côté S. de la Petite Traverse de la Riv. du Loup.
"	Rouge.............	15	8	1816	....	Enlevé à l'approche de de l'hiver, à cause de la glace. Indique le détour du chenal et conduit au No. 2.
"	Rouge.............	15	8	1828	....	Correspond avec l'île à la Pierre, et en ligne avec No. 1, et fait éviter les battures de St. François et à la Carpe. Variation en 1869 13½ O.
"	Rouge.............	30	20	1843	....	Guide du bout de la batture du lac St. Pierre au bateau-lumière No. 1, en remontant et en descendant
"	Rouge.............	......	......	1863	....	
"	Rouge.............	30	......	....	....	Indique l'entrée du chenal et conduit au No. 1.
"	Rouges............	21 / 13	17 / 9	1831	....	Conduisent au chenal appelé les îles Basses.

LISTE des phares de la Puissance du Canada, sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
						FLEUVE	
Traverse	2½ milles en haut de Contrecœur	45 49 52 Ph. N.	73 17 0	D., S. 28 O., à 1,500 verges d'intervalle	F	....	....
Ile aux Prunes	Vis-à-vis Verchères..	45 46 50	73 22 30	Une..............	F	....	....
Repentigny	¾ de mille en bas de Repentigny.......	45 45 2 Ph. N.	72 26 8	Deux, S. 22 O., à 170 verges d'intervalle	F	....	4
Ile à la Bague	Sur l'îlet	45 44 14	73 26 15	Une..............	F	....	4
Ste. Thérèse.......	Sur l'île............	45 41 22 Ph. N.	73 27 40	Deux, S. 50 O., à 220 verges d'intervalle	F	....	4
Pointe aux Trembles	Rive nord...........	45 38 26 Ph. E.	73 29 20	Deux, S. 46 O., à 600 verges d'intervalle	F	....	....
Montréal..........	Sur le quai de l'île..	45 30 22	73 33 14	Deux, S. 41 O., à 73 verges d'intervalle	F	....	4 chacune
Lachine...........	Sur jetée à l'entrée du canal, rive nord ...	45 27 0	73 41 0	Une..............	F	....	6
Lac St. Louis ...	Bat.-lumière, 4/5 mile en haut de Lachine	45 26 30	73 42 10	Une...	F	....	6
	Bat.-lumière, 2⅜ miles en haut de Lachine	45 25 40	73 44 15	Une.....	F	....	6
Rivière Ottawa :— Pointe-Claire....	Bat.-lumière, côté S. du chen., 63 chaînes, en haut de Dewal, de la lum. No. 3 sur le St. Laurent, près de la Pointe-Claire.	45 24 30	73 45 20	Une..............	F	....	6
	Sur la batture du côté N. du chenal, environ 1½ mille en bas de la Pointe-Claire, 120 chaînes à l'O. du bateau-lumière près de la Pointe-Claire.	45 26 00	73 48 10	Une..............	F	....	7
Batture de Wade ..	....	45 25 00	75 37 00	Une..............	F	....	8

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
ST. LAURENT.—*Suite.*						
Toute la nuit pendant la saison de navigation...	En bois, blancs, carrés	......	......	1858	....	Guident vers le chenal de Lavaltrie et à l'île Bouchard, indiquent nouveau chenal et doivent être suivis en ligne jusqu'à la portée des lumières de Lavaltrie.
"	Octogone en bois, blanc............	......	......	1866	....	Fait éviter l'île.
"	En bois, blancs......	30 14	26 14	1843	....	Guident à trav. le chenal de l'île à la Bague et signalent Pouillier au nord et la batture au sud.
"	Octogone, en bois, blanc....	24	1	1831	....	Indique l'île, qui est très-basse. On enlève ce phare en hiver à cause de la glace.
"	Carrés, en bois, blancs	......	......	....	....	Indiq. l'entrée du chenal de Verchères en remontant et en descen. le fleuve. Var. en 1869, 12½° ouest.
"	Haut et bas phares octogon., en b., blancs	53 25	......	1846	....	Guident à travers le chenal entre la Pointe aux Trembles et Varennes jusqu'à la Longue-Pointe.
"	En bois, octogones...	38 29	31 21	1830	....	Lumières rouges; indiquent le chenal le pl. prof. jusq. et depuis le havre. Var. en 1870, 11° 45′ O.
	Carré, en bois, blanc.	23	17	1849	....	Variation en 1870, 11° 25′O.
	Circul., en fer, rouge	20	......	1849	....	
	Rouge.............	20	......	....	....	
	En fer.............	21	17	....		
	En bois.......	29	25	....		
	Lumière sur charpente brune	35	25	1870	C	

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ' "	° ' "				
							FLEUVE
Batture Verte.....	Sur quai, côté S. du chenal, 7 m. en bas de la cité d'Ottawa.	45 29 30	75 31 20	Une..............	F	....	9
Châteauguay	Bat.-lum., 4½ milles en haut de Lachine ..	45 24 00	73 49 18	Une..............	F	....	6
Beauharnois.......	Entrée inférieure du canal, rive sud	45 18 45	73 56 27	Deux, N. 61 E., à 414 verges d'intervalle	F	....	10
Grosse-Pointe	Entrée supérieure du canal Beauharnois.	45 15 35	74 9 25	Deux	F	....	8
Vis-à-vis la Grosse Pointe	Sur jetée dans le fleuve	45 15 30	74 9 30	Deux	F	....	3 ou 4
							LAC
Pointe McGee.....	Rive nord	45 12 25	74 19 10	Une..............	F	....	10
Ile aux Cerises . ..	Côté S. du chenal N.	45 7 00	74 24 18	Une..............	F	....	10
Ile aux Cerises	Sur jetée dans le fleu.	45 8 20	74 25 40	Une..............	F	....	8
Cajeu	Côté N. du chenal sur jetée 4 milles S. O. du village de Lancaster	45 5 25	74 30 30	Une..............	F	....	8
Canal Cornwall....	....	45 1 15	74 55 25	Une..............	F	....	....
Entre le lac St. François et le lac Ontario..							
Batture de Coles...	Sur jetée 5 milles O. de Brockville, ¾ de mille de la rive nord	44 34 10	75 45 40	Une..............	F	....	6
Ile du Grenadier...	Pointe S. O. de l'île, côté N. du chenal, 2 milles en bas de Rockport	44 24 30	75 54 10	Une..............	F	....	10
Ile Lyndock.......	Pointe N. O. de l'île, côté S. du chenal, 5 milles O. de Rockport.........	44 22 30	76 0 10	Une..............	F	....	7
Passe Gananoque ..	Pointe N. E. de l'île Little Stave, côté S. du chenal, 5 milles en bas de Gananoque	44 20 50	76 4 40	Une..............	F	....	7
Batture Jack Straw	Sur jetée côté N. du chenal, trois milles de Gananoque	44 21 0	76 6 30	Une..............	F	....	6
Batture Spectacle..	Sur jetée, côté N. du chenal, 2 milles O. de Gananoque	44 20 15	76 10 40	Une..............	F	....	9
R. du Cheval Rouge	Sur jetée, côté S. E. du chenal, ½ mille O. de la batture Jack Straw.......	44 19 30	76 11 20	Une..............	F	....	

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
ST. LAURENT.—*Suite.*						
Toute la nuit pendant la saison de navigation.	En bois.............	36	17	....		
	Rouge..............	20	......	1849		
,,						
	En bois, charp. carrée	......	......	1850	....	En ligne, conduisent à la lumière de Châteauguay. Variation en 1869, 11°15′O.
,,						
,,	Carrés, en bois, l'un rouge et l'autre blanc	20	20 {	1845 1850	}	Doivent être gardés en lig. en sort. du canal, jusq. ce que les lum. supér. vien. en lign.
	,,	......	......	1850		
ST. FRANÇOIS.						
,,	Carré, en bois.......	30	24	....	....	A mi-distance entre le côteau et l'île aux Cerises.
,,	,,	40	30	1847		
,,	....	......	......	1849	....	Vis-à-vis la lumière, il y a une balise au nord du chenal.
,,	Carré, en bois.......	20	20	1844		
....	....	......	......	1865	....	Variation en 1869, 9½ O. Sous le contrôle du surintendant des travaux publics.
,,	Blanc, carré, en bois.	33	31	1856	C	
,,	Blanc, carré, en bois.	55	37	1856	C	Ces petits phares servent à indiquer le chenal à travers les Mille Iles, entre Brockville et Kingston. Variation en 1870, 7° 15′ O.
,,	,,	40	26	1856	C	
,,	,,	44	37	1856	C	
,,	,,	31	29	1856	C	
,,	,	28	26	1856	C	
		28	26	1856	C	

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
						FLEUVE	
Ile Brûlée.........	Pointe S. E. de l'île ; côté nord du chenal. ¾ mille de la batture Spectacle.	° ′ ″ 44 19 5	° ′ ″ 76 11 40	Une..............	F	....	10
Ile Wolfe.........	Pointe de l'entrée N. E. de l'île, 18 milles S. E. de Kingston....	44 14 0	76 10 40	Une..............	F	....	6
						LAC	
Ile aux Serpents. ..	Sur jetée sur la barre, côté N. du chenal, 5 milles ouest de Kingston.........	44 11 30	76 33 0	Une..............	F	....	6
Gage ou Simcoe....	Pointe sud ouest de l'île Simcoe, 9 milles ouest de Kingston..............	44 9 0	76 33 0	Une..............	F	....	15
Ile aux Tourtes....	Quatre milles de la tête de l'île Wolfe.	44 14 45	76 38 0	Deux	Trn	Toutes les minu. et dix secondes	15
Outer Drake ou False Ducks	Pointe E. de l'île. .	43 57 0	76 49 0	Une..............	F	....	22
Pointe Plaisante...	Entrée de la baie de Quinté........ ..	44 15 0	76 54 0	....	....	....	10½
Pointe Pierre......	Sur la pointe........	43 51 0	77 08 30	Une..............	Trn	Toutes les minu. et 40 secondes.	21
Ile du Télégraphe..	Baie de Quinté......	44 10 20	77 9 45	Une..............	F	....	12
Scotch Bonnet ou Ile aux Œufs....	Sur petite île, 1 mille S. O. de l'île Nicholson........	43 54 00	77 33 00	Une..............	F	....	12
Presqu'île.......	Pointe E...........	44 1 00	77 41 00	Une..............	F	....	18
	Sur une côte au rivage	44 00 00	77 42 00	Deux O. S. O. et E. N. E. environ ..	F	....	3 ou 4
Cobourg	Sur tête de jetée....	43 57 00	78 9 00	Une..............	F	....	8
Peter Rock ou Ile au Goëland......	O. ¼ S. O. 4 milles de Cobourg..........	43 56 30	78 13 00	Une..............	F	....	10
Port Hope.........	S. tête de jet., côté E	43 56 15	78 15 00	Une..............	F	....	4
Darlington	Sur tête de jetée	43 52 30	78 38 30	Une..............	F	....	4
Port d'Oshawa.....	Sur tête de jetée....	43 52 00	78 47 00	Une.......	F	....	....

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
ST. LAURENT.—*Suite.*						
Toute la nuit pendant la saison de navigation...	En bois, carré, blanc.	64	26	1856	C	Ces petites lumières servent à indiquer le chenal à travers les Mille Iles entre Brockville et Kingstown. Variation en 1870, 7° 15′ O.
"	"	......	......	1856	C	
ONTARIO.						
"	En pierre, carré	35	35	1858	....	Lumière rouge....... .. .
"	Rond, en pierre, blanc	45	40	1833		
"	Blanc	46	41	1870	C	
"	"	68	62	1828		
"	....	......	......	1866		
"	Rond, en pierre.....	62	60	1833	....	Variation en 1869, 6°0' O..
"	Carré, tour sur habitation, blanche ...	46	41	1870	C	
....	En pierre, blanc....	51	54	1856	C	
....	Octogone, en pierre, blanc............	67	63	1840	....	
"	....	......	......	1851	....	
"	Carré, en bois, blanc.	20	16	1844	....	N'est pas sous le contrôle du département de la marine.................
"	Octogone, en pierre.	45	48	1840	....	Sur un rocher à un demi mille du rivage.........
"	....	......	......	....	....	Rouge au sud ; blanc à l'est et à l'ouest. N'est pas sous le contrôle du département de la marine...
"	Sur maison de pierre.	......	......	....	....	Variation en 1869, 3° 30′ O. N'est pas sous le contrôle du départ. de la marine.
"	....	......	......	1863	....	N'est pas sous le contrôle du départ. de la marine.

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
							LAC
Havre de Whitby..	Quai O.............	43 51 00	78 57 00	Une..............	F	....	5
Pickering ou Liver pool	Tête du quai E.	43 48 45	79 2 00	Une...	F	....	....
Toronto	Pointe Gibraltar, côté S.O. de la pointe, 1¾ mille S. de Toronto.	43 37 00	79 23 30	Une..............	F	....	18
	Quai de la Reine, côté O., l'autre sur aîle du quai...........	43 38 10	79 23 45	Deux.............	F	....	6
Port Credit........	Sur quai............	43 33 30	79 35 00	Une..............	F	....	....
Oakville	Sur tête de jetée	43 26 45	79 40 30	Une..............	F	....	12
Baie de Burlington.	Jetée à l'entrée S....	43 18 00	79 48 30	Deux.............	F	....	{ 15 4
Havre de Dalhousie.	Sur tête de jetée E..	43 13 30	79 15 30	Une..............	T	....	10
Ile au Renard.....	Lac Simcoe.........	44 18 00	77 28 09	Une..............	F	....	12
							LAC
Port Colborne et Range Light.....	Tête de jetée O	42 53 30	79 17 00	Deux...	F	....	12
Ile Mohawk.......	Sur île entre Ports Colborne et Maitland, 1 mille S. O. de la terre ferme..	42 50 40	79 35 00	Une..............	T	Toutes les trois minutes	10
Port Maitland .. .	Quai O.............	42 52 00	79 37 45	Une..............	F	....	10
Port Dover	Quai O.............	42 47 30	80 13 00	Une..............	F	....	8
Pointe Nord ou Foreland Nord..	Extrémité E........	42 33 00	80 5 30	Une.......	F	....	25
Rivière à la Loutre ou Port Burwell	333 verges du rivage.	42 39 00	80 49 30	Une..............	F	....	12
Rivière à la Barbue ou Port Bruce...	....	42 40 00	81 1 00	Une......	F	....	....
Port Stanley	Extrémité quai O...	42 40 00	81 12 30	Une..............	F	....	4
Ile Pelee..........	Pointe N.E.........	41 50 00	82 37 45	Une..............	F	....	9
Pointe Pelée.......	Sur caisson, 2½ milles sud de l'extrémité de la pointe, de la rive nord........	41 52 20	82 29 45	Une..............	F	....	....

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
ONTARIO.—*Suite.*						
Toute la nuit pendant la saison de navigation...	Carré, en bois.......	12	8	1844	....	N'est pas sous le contrôle du départ. de la marine.
,,	....	......	......	1863	....	do
,,	Hexagone, en pierre.	66	62	1820	....	Lumière élevée, rouge ....
,,	En bois, carrés, rouges	22	16	1838	....	Lumière rouge sur le bras du quai doit être rangée de près à bâbord. Variation en 1868, 2° 50′ O. N'est pas sous le contrôle du département de la marine.
,,	....	......	......	1863	....	N'est pas sous le contrôle du département de la marine.
,,	Octogone, en bois ...	42	36	1836		
} ,,	Un blanc, un rouge, carrés, octogones..	{ 60 { 18	54 14	1838 1845		
,,	En bois.............	53	44	1852	....	A l'ent. du canal Welland.
,,	Tour carrée et brune.	46	39	1870	C	
ÉRIÉ.						
,,	En bois.............	{ 58 { 14	54 } 10 }	1852	....	A l'entrée du canal Welland.
,,	Rond, en pierre.....	64	60	1848	....	Variation en 1870, 2° 40′ O.
,,	Hexag., en bois, blanc	......	......	1848	....	A l'entrée de la Grande Rivière. Sera reconstruit cette année.
,,	do	20	20	1846		
,,	Octogone, en bois....	65	60	1843	....	Variation en 1870, 1° 40′ O.
	do	96	46	1840		
	....	......	......	.....	....	Lumière non sous le contrôle du départ. de la marine.
	Fanal	20	20	1844	....	
,	En pierre, rond	45	40	1833	....	O. ¼ N. O.; fait éviter la batture de l'île Pelée. Variation en 1870, 30° 45′ E.
....	....	76	61	1861		

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
						RIVIÈRE	
Amherstburg......	Ile au Bois blanc, Pointe S.........	° ' " 42 5 0	° ' " 83 6 36	Une..............	F	....	18
						LAC	
Rivière Thames....	Embouchure de la rivière, rive S.....	42 18 0	82 36 0	Deux, S. 26 E. et N. 26 O., à 450 verg. d'intervalle	F	....	{ 12 6
						LAC	
Goderich..........	Sur berge au S. de de l'entrée du port. Deux sur quai N..	43 44 33	81 43 6	Trois...........	F	....	25
Pointe Clark......	Rive nord environ 20 milles N. E. de Goderich........	44 4 10	81 43 42	Une..............	T	....	15
Ile Chantry.......	Côté sud, environ 2½ milles ouest de Saugeen.............	44 29 40	81 23 20	Une..............	F	....	15
Baie Georgienne....							
Ile de Coves'....	Pointe N. E. de l'île; entrée de la baie Georgienne.......	45 19 40	81 43 44	Une..............	Aécl	....	15
Ile Griffith, N...	Extrémité nord-est de l'île; 20 milles d'Owen Sound....	44 40 45	80 42 2	Une..............	F	....	12
Ile Nottawasaga.	Environ 4 milles N. O. de Collingwood.	44 32 30	80 8 0	Une..............	T	....	10
Collingwood.....	Brise-lames.........	44 31 0	80 12 0	Une..............	F	....	6
Pointe Michel...	Baie Michel, côté S. de Grande Manitouline...........	45 34 0	82 11 0	Une..............	F	....	13
Ile au Chrétien..	Partie S. E. de l'île; 1¼ mille de la terre ferme............	44 47 0	79 57 30	Une..............	F	....	8
Parry Sound....	Ile au Vison........	45 22 0	80 12 45	Une..............	F	....	16
Ile Solitaire.....	....	45 33 30	81 15 48	Une..............	F	....	20
Anse de Byng....	....	45 44 12	80 27 30	....	F	....	....
Rocher Rouge...	Un mille E. de Killarney sur la pointe du Rocher Rouge.	45 48 0	81 36 0	Deux............	F	....	10

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
DETROIT.						
Toute la nuit pendant la saison de navigation...	Rond, en pierre.....	56	40	1837		
SAINT-CLAIR.						
}	Tour carrée, en bois; tour ronde, en pierre	{ 34 15	30 15	1837 1845	}	Les deux lumières en ligne signalent la barre.
HURON.						
....	Tour carrée	150	20	1847	....	Variation en 1870, 0°50′ O.
....	....	87	87	1859	D. 2d ord...	
....	....	86	86	1859	D. 2d ord...	
....	....	90	85	1859	D. 2d ord...	Variation en 1870, 0°50′ O.
....	....	130	85	1859	D. 3e ord...	
....	....	86	85	1859	D. 2d ord...	
....	....	24	......	1858	....	Lum. rouge, var. en 1869, 2′ 20″ O.; n'est pas sous le contrôle du D. de la M.
....	Blanc	40	28	1870	....	
....	....	61	60	1859	D. 4e ord....	
....	Tour carrée sur habitation du gardien—blanche	56	40	1870	C....	
....	Blanc	195	42	1870	C	
....	....	......	......	1870	....	
....	....	80	20	1866	C. 3e ord....	Au côté nord du chenal indiquent le havre de Killarney.

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Baie Georgienne.—Suite.		° ′ ″	° ′ ″				LAC
Ile aux Perdrix..	1½ milles N. O. de la lum. Rocher Rouge.	45 49 0	81 37 0	Deux.............	F	....	5
Range-Lights....	Shaftesbury ou Petit Courant	44 59 0	82 4 0	Deux	F	....	6
Ile Clapperton...	Pointe nord	46 4 0	82 19 0	Trois............	F	....	8
Ile Sulphur	Extrémité O. de l'île	46 9 0	83 30 0	....	F	....	12
							LAC
St. Ignace.........	3 milles de l'île St. Ignace	48 42 15	83 10 0	Trois............	F	....	8
							NOUVEAU *Golfe*
Dalhousie	Côté S. de l'entrée du havre	48 3 45	66 20 50	Une..............	F	....	13
Ile Miscou	Pointe au Mérisier ..	48 1 0	64 29 25	Une	F	....	12
Caraquette	Ile Caraquette, Baie des Chaleurs......	47 49 40	64 53 0	Une..............	F	....	14
Bathurst, 2 lumières	Havre de Bathurst..	47 39 2	63 40 20	....	....	....	....
Grant's Beach, 2 balises-lumières..	Baie de Miramichi ..	47 5 30	65 23 10	Deux, étant S. E. et N. O. l'une de l'autre..........	F	....	10
Pointe au Chêne, 2 balises-lumières..	,, ...	47 8 0	65 15 10	Deux, E. et O. l'une de l'autre	F	....	10
Preston's Beach, 2 balises-lumières..	,, ...	47 4 50	64 54 40	Deux, de S. O. par O. et N. E......	F	....	10
Ile du Portage.....	,, ...	47 9 50	65 2 40	Une..............	F	....	12
Pointe Escuménac..	,, ...	47 4 32	64 47 33	Une..............	F	....	14
Ile au Renard, 2 balises-lumières..	Pointe N. O........	47 8 45	65 2 0	Deux	F	....	10
Shédiac	Quai du Chêne......	46 14 38	64 31 32	Une..............	F	....	6
Richibouctou	Sur tête de quai.....	46 39 40	64 42 30	Une..............	F	....	14
Balises de Shédiac .	Ile Shédiac	46 14 50	64 31 0	Deux.............	F	....	10
Jourimain	Cap Jourimain......	46 10 0	63 50 0	Une..............	F	....	15

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
HURON.—*Suite.*						
Durant la saison de navig.	....	30	20	1866	C. 3e ord...	
„	....	......	{ 24 / 22 }	1866	C. 3e ord....	
„	....	......	35	1866	C. 3e ord....	
„	Tour carrée, en bois, blanche..........	45	20	1867	C	
SUPERIEUR.						
„	....	......	......	1866	C. 3e ord....	Position incertaine.
BRUNSWICK. *St.-Laurent.*						
„	Tour carrée, blanche.	49	33	1870	C.	
„	En bois, blanc, octog.	79	74	1856	C	Lumière rouge.
„	Tour carrée sur habitation du gardien, blanche....	52	48	1870	C.	
„	....	......	......	....	....	En construction.
„	Blancs..............	{ 120 / 140	}	1869	C.	
„	„	{ 40 / 60	}	1869	C.	
„	„	{ 55 / 66	}	1869	C.	
„	„	46	42	1869	C.	
....	En bois, blanc	70	58	1841	Dioptrique, 3e ordre ..	Variation en 1869, 23° 20 O.
„	....	50	54	....	Lumières catoptriques avec réflecteurs paraboliques et becs perforés	
Pendant l'été	Fanal sur poteau....	15	......	1860	„	N'est pas sous le contrôle du Dépt. de la Marine.
„	Tour carrée blanche, en bois	70	50	1864	D. 4e ordre.	
„	Blanc	{ 48 / 56	}	1869	C.	
„	Blanc, octogone	72	45	1870	C	Visible du S. E. par N. à O.

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″			NOUVELLE-	
						GOLFE	
Pugwash..........	Havre de Pugwash..	45 52 30	63 40 20	....	....	....	....
Ile Amet..........	Centre de l'île, détroit de Northumberland.	45 50 15	63 15 0	Une..............	F	....	10
Havre de Pictou...	Pointe S. de l'entrée.	45 41 25	62 39 26	2, verticales; la haute blanche, la basse rouge; à 25 pieds d'intervalle......	F	....	11
Ile Pictou..........	Pointe S. E.........	45 49 10	62 30 29	Une..............	F	....	12
Cap St. George....	Sur côté N. du cap.	45 52 35	61 53 40	Une..............	T	De ½ m. en ½ m..	25
Baie Pomquet, St. George..........	Extrém. N.E. de l'île	45 38 0	61 49 0	Une..............	F	....	9
Ile au Caribou....	Partie N. E.........	45 44 0	62 46 0	Une..............	T	De min. en min.	10
Ile du Cap Breton.							
Port Hood......	Entrée S. du havre..	46 0 0	61 31 40	Une..............	F	....	10
Ile au Loup Marin ou Marguerite...	Sommet ou milieu de l'île..............	46 21 30	61 15 33	Une..............	F	....	21
Ingonish........	Ile Ingonish........	46 41 22	60 20 11	Une..............	....	....	....
Ile aux Oiseaux.	Ile Ciboux, ½ mille de l'extrémité nord..	46 23 10	60 22 30	Une..............	T	De min. en min.	14
Pte. du Roch. Noir	Côté S. de l'entrée du Grand Bras d'Or..	46 19 0	60 24 0	Une..............	F	....	....
Pointe Basse....	Pointe plate côté E. de la B. aux Espag.	46 16 12	60 9 22	Une..............	F	....	14
Ile Flint........	Sur l'île............	46 11 5	59 45 50	Une..............	T	Toutes les 15 sec.	12

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
ECOSSE.						
St. Laurent.						
Durant la navigation	....	.....	......	....	....	Pas encore allumé.
"	Carré, en bois, blanc.	44	26	1866	C	Vis. de tous les pts. de l'hor.
"	Octogones, en bois, bandes verticales, rouges et blanches.	65	55	1834	C	Allumés quand la navig. est libre de glaces. Une petite lumière rouge établie au bas de la lanteru. fait éviter, vue de l'O. S. O, les rescifs E. de l'île Pictou. Varia. en 1870, 22° 40 O.
"	Carré, blanc	52	. ....	1853	C	
"	"	350	39	1861	"	
"	"	50	23	1868	" ..	Lumière rouge visible de l'O. au S. par le N.
"	"	35	26	1868	"	
"	Tour carrée, blanche.	54	.....	1854	" ..	Lumière rouge sur côté N., lum. blanche sur côté S.
"	" ..	298	......	1854	" ..	Cette lumière peut être cachée aux navires qui se trouvent à proximité dangereuse de l'île par les falaises qui la bordent.
....	....	.....	......	....	" ..	En construction.
,	....	77	33	1863	" ..	Eclats alternatifs blancs et rouges.
"	Carré, blanc........	45	23	1868	"	
"	Octog. bandes vertic. rouges et blanches.	70	51	1832	" ..	Variation en 1869, 25° 45′O.
Toute l année...........	Octogone, blanc....	65	43	1856	" ..	Vis. à tous les pts. du com.

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Cap-Breton.—Suite.						NOUVELLE-	
Ile Scattarie.....	Pointe N. E. sur le Trap Rock........	° ′ ″ 46 2 13	° ′ ″ 59 40 18	Une...............	T	Eclat d'une min., éclipse d'une ½ minute.	15
Main-a-Dieu	Nouv. lum. sera allumée au printemps.						
Hav. de Louisbourg	Côté N. de l'entrée, 60 brasses en dedans de la pointe........	45 54 34	59 57 15	Une...............	F	....	16
Pointe Tupper.....	Hav. aux Vaisseaux,	45 36 40	61 22 0	Une.........	F	....	7
Canso Nord.........	Entrée N., côté O. 120 vgs. en dedans.	45 41 42	61 25 58	Une......... ..	F	....	18
Sand Point........	Entrée S. Eddy ou Sand Point	45 30 29	61 13 42	Deux, horizontales, à 8 vgs. d intervalle	F	....	8
Havre de Guysboro'	Côté O. de l'entrée près de Peart Point, B. de Chedabouctou.	45 22 47	61 29 11	Une.............	F	....	8
Ile Verte..........	Sommet de l'île	45 28 51	60 53 40	Une..............	F	....	14
Havre d'Arichat...	Pointe Marache, entrée S., Ile Madame.........	45 29 2	61 1 52	Une.....	F	....	8

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
ECOSSE.—*Suite.*						
Pendant la saison de navigation	Octogone, blanc.....	90	70	1839	Lumières catoptriques avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand..	On ne doit jamais avoir cette lumière à l'est du N. N. E. ou au sud du S. S. O., ou en approcher de plus près de 1½ mille. Il y a ici une chaloupe pour porter secours.
,, ...	Blanc, avec bande noire verticale	85	35	1842	,, ..	Sur l'habitation du gard. Variation en 1869, 26° O..
,, ...	Carré, blanc	44	24	1870	,, ..	Lumière rouge. Les terres sur le côté sud empêchent de voir ce phare à plus de trois milles dans cette direction.
,, ...	En bois, carré, blanc.	110	35	1842	,, ..	Bon mouillage sous le phare par vent de terre. La lanterne surmonte l'habitation du gardien.
,, ...	En bois, carrés, blancs, avec carreau en noir.	25 chac.	......	1851	,, ..	Il y a des lumières aux fenêtres de chaque bout du phare.
,, ...	En bois, carré, blanc.	30	20	1846	,,	Variation en 1869, 23° 10′ O.
Toute l'année............	,,	70	31	1865	,,	Lumière rouge au centre de l'habitation du gardien ; visible de tous les points de l'horizon.
,, ...	,,	34	......	1851	,,	

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude, O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
						NOUVELLE-	
Cap Canso........	Partie nord de l'île Cranberry........	° ′ ″ 45 19 49	° ′ ″ 60 55 29	2 dans une tour, placées verticalement, à 12 verg. de dist. l'une de l'autre	F	....	la haute 15 / la basse 9
Ile White Head ...	Extrémité S. O.....	45 11 58	61 8 2	Une..............	T	Toutes les 20 sec.	11
Ile au Castor......	Part. S. E. de l'île au Castor ou île William	44 49 34	62 20 13	Une.......... ...	T	De 2 mi. en 2 mi.	12
Ile aux Œufs......	Centre de l'île.......	44 39 51	62 51 32	Une..............	T	De min. en min.	14
Ile du Diable	Ile du Diable, partie S. O. Entrée E. du havre	44 34 48	63 27 27	Une..............	F	....	8
Batture de Meagher	Tour Sherbrooke, Batt. de Meagher Côté E. de l'entrée.	44 36 6	63 31 55	Une.......	F	....	12
Sambro	Milieu de l'île.......	44 26 11	63 33 42	Une..............	F	....	20ou 21
Pointe de Peggy...	Côté E. de l'ent. de la baie Ste. Marguerite.	44 29 0	63 57	Une..	F	....	....

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé..........	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
ECOSSE.—*Suite.*						
Toute la nuit pendant toute l'année........	Bois, octogone, avec bandes horizontales rouges et blanches.	{ 75 / 40 }	60	1815	Lumières catoptriques avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand.	Une trompette d'alarme Daboll est à 100 verges au S. du phare; chaque coup durera cinq secondes et sera suivi d'un intervalle de 20 secondes. Entendue à 10 M. par temps calme. Variat. en 1869, 23° 35′ O.
,, ...	Blanc, pyramide octogone............	55	35	1854	,,	Lumière n'est pas totalem. obscurcie pendant les éclipses. Eclats et éclipses ont une dur. de 10 secondes
,, ...	Bl. av. 2 ronds noirs du côté de la mer S.S.O	70	35	1846	,,	Sur maison.
,, ...	En bois, octogone avec bandes verticales noires et blanches du côté de la mer..	80	45	1865	,,	Feu rouge et blanc alternativement, visible de tous les points de l'horizon.
,, ...	Octogone, rouge terne av. ceinture blanch.	45	......	1852	,,	Rouge terne du côté de la mer. Station de pilotes.
,, ...	Blanc, toit circulaire, et rouge...........	58	48	1815	,,	Lorsqu'on a la lumière de Sambro à l'O. S. O., cette lumière ne doit pas se trouver à l'O. du N. pour éviter la batture du Thrum Cap. Variation en 1869 20° 10′ O.
,, ...	Octogone, lanc.....	115	60	1758	,,	Quand un navire tire un coup de canon par temps de brume, on tire deux coups sur l'île pour lui répondre. Les pilotes se rendent ici. Une trompette d'al. Daboll est install. à 100 vgs. au sud du phare. Chaque coup dure 5 secondes et est suivi d'un interv. de 20 secd. Peut être ent. à 10 m. par temps calme.
,, ...	Blanc, carré....	65	26	1868	,,	Lumière rouge; lanterne sur habitation.

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
						NOUVELLE-	
		° ′ ″	° ′ ″				
Chester, baie de Mahone.........	Ile East Irounbound, partie S. E., à 200 pieds de la falaise.	44 26 15	64 4 30	Une............	F	....	16
Ile de la Croix.....	Ile de la Croix, pointe E. Baie de Lunenbourg	44 18 43	64 9 57	Deux verticales à 15 verges d'intervalle.......	Haute à écl. Basse fixe.	De minute en minute ...	la haute 14 la basse 6
Lunenbourg ou Pte. de la batterie....	....	44 21 41	64 17 36	Une..............	F	....	12
Ile Mosher........	Sur l'île, partie S. E. côté O. de l'entrée de la riv. la Hève.	44 12 0	64 18 0	Une..............	F	....	....
Ile Ouest Ironbound côté S...........	Près du cap La Hève, embouchure rivière La Hève..........	44 13 43	64 16 19	Une..............	Trn	T. les 30 secondes	13
Port Medway	Tête de la Medway, côté O. de l'entrée.	44 6 10	64 32 14	Une..............	F	....	10
Liverpool	Ile Coffin. Pointe S. baie de Liverpool.	44 1 58	64 37 34	Une..............	Trn	De 2 m. en 2 m.	16
Pointe du Fort....	Pointe du Fort. Baie de Liverpool. ent. S	44 3 45	64 39 0	Une..............	F	....	7
Little Hope.......	Vers le centre de l'île......	43 48 31	64 47 15	Une..............	Trn	De min. en min.	12
Havre de Ragged Island	Rocher aux Goëlands.	43 39 14	65 5 5	Une..............	F	....	10
Havre de Shelburne.	Cap Roseway, près entrée S. E. de l'île Macnutt	43 37 17	65 15 45	Deux verticales à 21 vgs. de distance.	F	....	la haute 18 la basse 10
Barrington........	Pointe Baccaro, côté O. de l'entrée.....	43 26 54	65 28 12	Une..............	F	....	10
Cap de Sable......	Sur le cap	43 23 19	65 37 11	Une.........	Trn	....	12

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
ECOSSE.—*Suite.*						
Toute la nuit...........	Oblong; en bois; blanc; tour de la lanterne sur habit. du gardien	150	46	1871	Lumières catoptriques avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand.	Brûlé et rebâti. La lanterne seule est visible. Bâtim. caché par les arbres.
"	Rouge, base octogone.	100 65	53	1832	"	Les pilot. se rend. ici et les les nav. peuv. s'y réfugier en cas de besoin. Lum. supér., blanche, a des éclats de 45 s. et des éclip. de 15 s. Variation en 1869, 19½° O.
"	Carre ; blanc.......	50	24	1864	"	Sur toit de l'habitation qui est blanche.
"	"	55	26	1868	"	Lumière rouge.
"	Tour carrée; blanche.	72	29	1855	"	Près du bord de la falaise qui a 40 pieds de haut.
"	Carré ; blanc avec carreau noir vers la mer............	44	23	1851	"	Ressemble à une maison.
"	Base octogone ; bandes horizont rouges et blanches au nombre de huit........	65	50	1812	"	Eclats de 30 sec.; éclipses de 90 sec. Variation en 1869, 18¾° O.
"	Carré ; blanc.......	30	17	1855	"	Lum. rouge; passée à bâbord en entrant dans le havre.
"	"	40	26	1865	"	Lum. rouge, au centre de la mais. du gard.; visible de tous les points de l'horizon
"	"	56	31	1853	"	
"	Octogone, bandes verticales noires et blanches..........	12 65	77	1788 réparé. 1853	"	Variation en 1869, 17¾° O.
"	Carré, blanc avec rond noir vers la mer..	49	35	1850	"	Lumière rouge.
"	Blanc, octogone....	53	50	1861	"	Eclats de 15 secd.; éclip. de 25 secondes. Variation en 1869, 17° 10′ O.

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
		° ′ ″	° ′ ″				
						NOUVELLE	
Rivière Tousquet..	Ile au Gros Poisson, pointe S.O........	43 42 3	65 57 15	Deux, horizont. à 8 verg. d'intervalle.	F	....	12
Havre de Pubnico.	Beach Point, côté E. de l'ent., à 60 bras. de la ligne de la marée basse......	43 35 45	65 46 54	Une..............	F	....	8
						BAIE DE	
Ile au Loup-Marin.	Pointe S. à ½ de mille du rivage.........	43 23 34	66 0 52	Une..............	F	....	18
Yarmouth ou Cap Fourchu.........	Cap E. pointe S.....	43 47 28	66 9 21	Une..............	Trn	Toutes les min. et 45 secondes...	18
Cap Ste. Marie....	Côté E. de la baie..	44 5 0	66 10 30	Une..............	Trn	Toutes les 30 secd. rouge et blanc.	....
Sissibou...........	Côté S. de l'entrée de la rivière.........	44 26 30	66 1 15	Une..............	F	....	8
Ile Bryer..........	Pointe N.O.........	44 14 57	66 23 2	Une..............	F	....	13

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hautr. en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques
ECOSSE.—*Suite.*						
Toute la nuit	En bois; blanc, carré.	......	....	1864	Lumières catoptriques avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand.	Visible du côté de la mer. Lumière aux fenêtres des deux pignons d'une maison habitée. Blanche.
"	Carré, blanc	28	20	1854	"	Vu de l'ouest de l'île St. Jean par N. E. ¼ N. fait éviter la barre. Pour entrer dans le port de tout autre point, il faut avoir la lumière au nord de E. N. E. avant de s'y diriger, pour éviter la batture en vue de la Pointe Ste. Anne.
FUNDY.						
"	Octogone, blanc.....	98	60	1830	Dioptrique de 2e ordre	Le rocher de la Blonde se trouve S. ¼ S. O. à 3½ milles du phare. Variation en 1869, 16° 48' O. Sifflet à vapeur près du phare.
"	Octogone, bandes vertic. rouges et blanches	117	59	1839	Lumières catoptriques avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand.	Eclats 1¼ minute; éclipses ½ minute. Sifflet d'alarme sur le côté O. mis en jeu par temps de brume et de neige.
"	Octogone, blanc.....	103	43	1868	" ..	Feu rouge et blanc alternatif; révolutions de deux minutes en deux minutes.
"	Blanc; en bois; pyramidal	36	37	1870	"	
....	"	92	55	1809	" ..	Variation en 1869 17 45

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en mille par un temps clair.
Baie de Fundy.-Suite		° ′ ″	° ′ ″			NOUVELLE-	
Westport	Ile Peters, entrée sud du Grand Passage.	44 15 30	66 20 20	Deux, horizontales à 24 pieds d'intervalle	F	....	10
Tête de Cochon..	Tête de Cochon, 50 pds. du bord de la falaise.	44 24 16	66 13 0	Une............	Trn	Feu altern. rouge et blanc, éclats de min. en min.	....
Digby ou Annapolis	Pointe Prim, pointe S. de l'entrée.....	44 41 34	65 47 8	Une.............	F	....	13
Anse de Marshall ou Port Williams	Rive S. Baie de Fundy	44 56 52	65 16 1	Deux, verticales, 20 pieds d'intervalle	F	....	10
Margaretville....	,,	45 2 57	65 4 0	Deux............	F	....	8
Roche Noire.....	Rive S.	45 10 10	64 46 0	Une.............	F	....	12
Horton	Sur la côte, rive O. de la rivière Avon....	45 6 15	64 2 10	Une.............	F	....	20
Burnt Coat Head.	Bassin des Mines, rive S.............	45 16 17	63 51 30	Une.............	F	....	13
Pointe Spencer..	Pointe Spencer, rive N. Baie Cobequid.	45 21 0	63 46 0	Une.............	F	....	6
Ile aux Perdrix ou Parrsboro'	Côté O. de la rivière.	45 23 0	64 19 0	Une.............	F	....	9
Riv. aux Pommes	Cap Capstan ou pointe Hetty, entrée nord.	45 26 20	64 51 30	Une.............	F	....	12

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hautr. en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
ECOSSE—*Suite.*						
Toute la nuit...........	Carré, blanc........	40 chaq.	15	1850	Lumière catoptriques avec réflecteurs parabol. et becs d'Argand.	Visible par le nord entre les points S. ¼ S. O. et S. S. O. et par le sud entre les points N. E. ¼ E. et N. N. O. ¼ O.
"	"	......	......	1864	" ..	Sur le toît d'une maison qui est blanche.
"	Carré, bandes vertic., rouges et blanches.	76	22	1817	" ..	Variation en 1869, 18° 50′ O.
"	Carré, blanc........	{ 60 / 57 }	22	1859	" ..	Lanterne sur toît de l'habitation; lumière inférieure dans une fenêtre cintrée, visible de O.S.O. à E.N. E. par nord.
"	Carré, blanc et noir, bandes horizontales	{ 30 / 27 }	22	1859	" ..	Lumière rouge, visible de O. S. O. à E. N. E. par nord.
"	Carré, blanc........	45	35	1848	" ..	Lumière sur toît de maison, visible de tous les points d'approche.
"	"	92	20	1851	" ..	Variation en 1869, 20½° O. Lumière dans une fenêtre
"	"	75	35	1859	" ..	Sur habitation du gardien; visible de tous les points d'approche.
"	Fenêtre dans bâtime't	35	20	1863	" ..	
"	Carré, blanc........	37	32	1852	" ..	Lanterne sur habitation du gardien.
"	Oblong, avec tour, blanc.	64	45	1870	" ..	Reconstruit à env. 160 pds S.S.E. de l'ancien.

LISTE des phares de la Puissance du Canada sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Bai de Fundy—		° ′ ″	° ′ ″		NOUV.-BRUNSWICK,		
Ile aux Meules..	Partie O. de l'île....	45 43 13	64 37 25	Une..............	F	....	12
Cap Enragé.....	Sommet du Cap.....	45 35 34	64 46 55	Une..............	F	....	15
Quaco...........	Petit rocher vis-à-vis la Pointe.........	45 19 20	65 31 55	Une..............	Trn	Toutes les 20 sec.	15
Havre de St. Jean	Ile aux Perdrix...	45 14 3	66 3 5	Une..............	F	....	20
	Tour-balise.......	45 15 3	66 3 5	Une..............	F	....	10
Lepreau.........	Sur la Pointe.......	45 3 31	66 27 39	Deux, verticales à 9 vgs. d'intervalle.	F	.... -	15
Ile Campobello..	Pointe N. de Head Harbor...........	44 57 40	66 53 55	Une..............	F	....	15
Port St. André..	Pointe N. de l'entrée.	45 4 10	67 4 0	Une..............	F	....	10

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
BAIE DE FUNDY, etc.						
Toute l'année..........	En bois ; octogone ; blanc..............	60	......	1854	Lumières catoptriques avec réflecteurs parab. et becs solaires perforés.	Visible du N.E. ¼ E. par le N. jusqu'à E. ¼ S. E. ou 315°. Le phare du Cap Enragé est S. O. ¼ O. ½ O. à environ 10 milles. Variation en 1869, 20° 30′ O.
,, ...	Blanc...	120	23	1840	D. 4e ord...	Visible entre les points N. O. et N. E. par S.
,, ...	Octogone, bandes horizontales rouges et blanches.........	58	46	1835		
,, ...	Octogone, bandes verticales rouges et blanches.........	119	40	1791	....	Par temps de brume, on fait jouer un sifflet à vap. de min. en min. pendant dix secondes. Une bouée à cloche est posée près du côté E. du récif de l'Ile aux Perdrix.
,, ...	Octogone, bandes verticales blanches et rouges	35	15	1828	D. 4e ord...	Lumière remplaçant celle du phare Spit détruit par un incendie le 7 janvier 1867; nouveau phare reconstruit. Variation en 1869, 19½° O.
,, ...	Octogone, bandes horizontales rouges et blanches..........	{ 81 53	} 31	1831	Lumières catoptriques avec réflecteurs parab. et becs solaires perforés.	Visible entre les points O. N. O. et E. ¼ N. E. par le S. Variation en 1869, 18° 50′ O. Sifflet d'alarme par temps de brume et de neige.
,, ...	Octogone, blanc avec croix rouges	64	34	1829	,,	Variation en 1869, 18¼° O.
,, ...	Octogone, blanc.....	42	22	1833	,,	Visible entre les points N. O. ¼ N. et S.E. ¼ S. Variation en 1869, 16½° O.

LISTE des phares de la Puissance du Canada, sous la

Nom du phare.	Position.	Latitude N.	Longitude O.	Nombre et positions relatives des lumières.	Fixe, à éclats, fixe à éclats, intermit., alternat., tourn.	Intervalles des révolutions ou des éclats.	Portée en milles par un temps clair.
Baie de Fundy.—S.		° ′ ″	° ′ ″	NOUVEAU-BRUNSWICK, BAIE			
Ile Grand Manan, partie N. E.	Swallow's Tail	44 45 52	66 44 4	Une..............	F	....	17
Iles Machias, 2 lumières	Lumière de l'Est ...	44 30 7	67 6 13	2 entre O. ¼ N.O. ½ N. et E. ¼ S. E.½ S. 56⅔ verges d'intervalle	F	....	15
Gannet Rock....	Sur le rocher. ...	44 30 38	66 47 1	Une..............	F à écl's	Eclat de 4½ secondes de minute en minute	12
						RIV. ST. JEAN,	
Green Head.......	....	45 18 0	66 7 30	Une..............	....	....	10
Pointe de Sable ...	....	45 22 0	66 12 0	do	....	....	10
Pointe au Chêne ..	....	45 32 0	66 6 0	do	....	....	10
No Man's Friend..	....	45 47 0	66 7 30	do	....	....	10
Batture d'Oromocto	....	45 53 0	66 27 0	do	....	....	10
Wilmot's Bluff	....	45 56 0	66 30 0	do	....	....	10
Cox's Point	Grand Lac	46 2 0	....	....	....	....	....

direction du département de la marine et des pêcheries.—*Suite.*

Temps pendant lequel les phares sont tenus allumés.	Couleur ou caractère particuliers du phare.	Hauteur en pieds du centre de la lanterne au-dessus du niv. des hautes mers.	Hauteur en pieds de l'édifice de la base à la girouette.	Année où le phare a été allumé.	Caractère et ordre de l'appareil d'éclairage.	Remarques.
DE FUNDY, etc.—*Suite.*						
Pendant toute l'année...	Octog.; en bois; blanc	148	50	1860	Catoptrique.	Visible entre les points S. O. et N. O. par sud. Variation en 1869, 17¾° ouest.
"	Blanc	58 E. 54 O.	36 cha.	1832	Une lumière catoptrique, l'autre dioptrique de 2d ordre	Coup de canon de quatre heures en quatre heures par temps de brume. Les navires suivant le nord doivent porter au large dès qu'ils ont en vue les lumières, pour éviter les récifs Merr............
"	Octogone avec bandes verticales alternativ. noires et blanches ..	66	41	1831	D. 4 ord....	On tire du canon pour répondre aux signaux par temps de brume. Des brisans dangereux courent 4 milles à l'est du phare. Lumière fixe ..45 secondes. Eclipses ...... 5¼ " Eclats .... 4½ " Eclipses....... 5¼ " — 60
NOUV.-BRUNSWICK						
Pendant la saison de la navigation............	Blanc	105	......	1869	Catoptrique.	
"	"	50	......	1869	" ..	
"	"	50	......	1869	" ..	
"	"	55	......	1869	" ..	
"	"	54	......	1869	" ..	
"	"	104	......	1869	" ..	
....	....	......	......	....	....	Sera allumé au printemps.

APPENDICES.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

BRANCHE DES PÊCHERIES.

LISTE DES APPENDICES

CONCERNANT

LA BRANCHE DES PÊCHERIES.

APPENDICE A.

COMPTE-RENDU du travail de la branche des pêcheries, département de la marine et des pêcheries, du 1er janvier au 31 décembre 1870.

—	1870	1869	Différence en plus.
Lettres reçues, examinées, transcrites en registre, indexées, etc., couvrant 396 pages	3,392	2,984	408
Do écrites, transcrites en registre, indexées et expédiées, couv. 2,693 p.	2,467	1,628	889
Rapports au conseil écrits, transcrits en registre, indexés et mis à exécution	52	38	14
Ordres en conseil reçus, enregistrés, copiés et mis à exécution	51	33	18
Comptes trimestriels examinés et vérifiés	227	182	45
Etats spéciaux et notes pour le ministre, couvrant 334 pages	69	24	45
Demandes de chèques	533	420	113
Pièces diverses dressées et copiées, couvrant 2,914 pages	2,914	2,186	728
Licences dressées et délivrées	637	592	45
Circulaires écrites aux gardes-pêche et à d'autres	1,193	419	774
	11,535	8,506	3,029

P. MITCHELL,
Ministre de la marine et des pêcheries.

Certifié

W. F. WHITCHER,
Département de la marine et des pêcheries,
Branche des pêcheries,

Ottawa, 1870.

APPENDICE B.

LISTE des agents des pêcheries des provinces d'Ontario, de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, nommés en vertu de l'acte des pêcheries (1868), avec indication de leurs districts, adresses à la poste, salaire, etc., et avec distinction des agents qui, étant gardes-pêche, sont chargés d'agir *ex officio* comme magistrats, d'avec ceux qui agissent comme gardiens de pêche et n'exercent pas les pouvoirs de magistrat.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				$ cts.
Henry Hunt	Ile Larue	Rockport	Gardien	20 00
Jno. Wallace	Ile Lindoe, lacs Gananoque et Charleston	Lansdown	"	40 00
J. A. Cameron	De Cornwall au Côteau-du-Lac	Summerstown	Gar.-pêche	....
Jno. Mooney	Brockville à Cornwall	Prescott	"	50 00
Peter Kiel	Iles Wolfe et Amherst, et les eaux des alentours en desc. jusq. Brockville	Ile Wolfe	"	150 00
Jos. Pierson	Du Portage à la Pointe Pierre	Consecon	"	100 00
Peter Huff, jr.	De la pointe Ouest à la pointe Pierre	Pictou	"	50 00
Wm. A. Palen	De la pointe Pierre à la pte. Petticoat	Pte. Pierre, Cherry Valley	"	50 00
Jno. G. Hicks	Pointe Petticoat à la rivière Noire	Pointe de la Traverse	"	100 00
Wm. Plews	De la riv. Noire au quai de Bongard	Cap Vessy (Cressy)	"	100 00
Jas. K. Cameron	De Cobourg à Brighton, avec les cours d'eau trib. et les lacs, y co. le lac Rice	Cobourg	"	100 00
Chas. Wilkins	Eaux de la Baie de Quinté sur les confins des comtés de Northumberland, Addington, Lennox, Hastings, et Frontenac, et du Portage vers l'est, à la pointe Plaisante	Belleville	"	200 00
Samuel Wilmot	De Toronto à la Presqu'ile	Newcastle	(*)	1,200 00
Jno. W. Kerr	Du havre de Whitby à la Longue Pointe	Hamilton	"	300 00
Henry Groves	De London à la chaussée du moulin Gardner sur la rivière Thames	London	"	50 00
P. Marentette	De la Thames à Rond'Eau	Sandwich	"	150 00
S. A. MacVicar	De Goderich à Rond'Eau	Sarnia	"	200 00
Jno. Eastwood	De Goderich au cap Hurd	Southampton	"	100 00
Farquhar McRae	Riv. Sydenham et lac St. Claire, de la petite riv. Baptiste jusq. la pte. Baby	Wallaceburg	"	100 00
Geo. S. Miller	Du cap Hurd à Penetanguishene	Owen Sound	"	100 00
Wm. Plummer	De Penetanguishene à la riv. Thessalon	Manitowaning	"	100 00
Jos. Wilson	De la rivière Thessalon à la tête du lac Supérieur	Saut Ste. Marie	"	100 00
J. S. Dennis	Lac Simcoe et ses tributaires	Toronto	"	50 00
W. H. Shipman	Lacs Scugog, de l'Esturg'n et des Sapins	Port Perry	"	50 00
Jas. Bird	Eaux intérieures du cté. de Peterboro'.	Douro-Nord	"	100 00
		Total		$3,560 00

* A le soin de l'établissement de pisciculture du gouvernement à Wilmot-Creek.

Province de Québec.

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
				$ cts.
Napoléon Lavoie	Officier commandant *La Canadienne*..	Bassin de Gaspé (en été,) Islet (en hiver)	....	1.200 00
Alfred Blais.........	De la Pointe-Lévi à Matane.........	Rimouski...............	Gar.-pêche	300 00
Jos. I. Letourneau...	Du cap Chatte à la rivière Ste. Anne des Monts	Ste. Anne des Monts....	"	50 00
P. Vibert............	De la pointe Pierre à Percé..........	Percé	"	....
Jos. Eden.	Des rivs. York, Dartmouth et St. Jean, bass. et baie de Gaspé, à la pte. Pierre	Bassin de Gaspé	"	50 00
Jas. M. Remon......	De Percé à la pointe au Maquereau..	Pabos	"	50 00
Wm. Phelan	De la pte. au Maq. à la pte. Paspébiac	Port Daniel.............	"	50 00
R. W. H. Dimock. ..	De la pointe Paspébiac à la rivière du grand Cascapédia	Nouveau-Richmond.....	"	100 00
P. C. Beauchesne....	Du grand Cascapé. à la pte. Maguasha.	Carleton................	"	50 00
Alex. Fraser	De la pointe Maguasha à la rivière Matapédia, y compris cette rivière	Matapédia..............	"	50 00
Jno. Mowat.........	Rivière Ristigouche, de la pointe de la Mission, en remontant, y compris ses trib. co., de Bonavent. et Ristigouche	"	"	150 00
Jos. Beaulieu........	De la p. aux Esquim. à la riv. Shelldrake	Mingan (en été,) Carleton (en hiver).............	"	200 00
Ferd. Saillant.	Lacs St. Jean et Kenogami, et le haut de la rivière Saguenay.............	Grande Baie............	Gardien ..	50 00
C. Demeule	Riv. du Gouffre à la riv. aux Canards, y compris les lacs aux environs de la Malbaie et de la baie St. Paul..	Malbaie.................	"	50 00
Geo. Riverin	De la riv. aux Canards à la riv. Bersimis, y compris le Saguenay et ses tributaires, dep. la riv. Eternité en descend.	Tadoussac	"	100 00
Félix Sylvestre	District de Moisie..................	....	Gar.-pêche	100 00
G. Mathurin	District de Natashquan..............	....	"	50 00
Prudent Fournier....	District de Watsheeshoo............	....	"	50 00
Frs. Thivierge.......	Ile d'Anticosti	....	"	50 00
J. J. Fox	Iles de la Madeleine................	....	"	50 00
S. F. Copp..........	Lacs Memphrémagog, Orford, du Pain de Sucre et Brown, avec les tributaires...........................	Georgeville	"	100 00
W. C. Willis........	Eaux du district de St François.......	Sherbrooke	"	150 00
H. W. Austin.......	Districts de Montréal et de Richelieu. avec la rivière Richelieu et ses tributaires............................	Chambly	"	100 00
D. McFarlane.......	Rivière Châteauguay et ses tributaires	Huntingdon	"	50 00
R. McCorkill........	Riv. Yamaska et ses tributaires	Farnham-Ouest.......	"	50 00
P. E. Luke..........	Baie de Missisq. sur le lac Champlain, et rivière au Brochet	Philipsburg.............	"	50 00
Danl. Rosa..........	Lacs Beauport, St. Charles et lacs adjacents	Québec..................	Gardien ..	50 00
L. P. Huot..........	Lacs Philippe, Gagné et lacs adjacents, et l'île d'Orléans	Château-Richer.........	"	50 00
W. L. Holland......	District d'Ottawa	Ottawa..................	Gar.-pêche	100 00
		Total.........		$3450 00

Province de la Nouvelle-Ecosse.

W. H. Rogers.......	Nouvelle-Ecosse.....................	Amherst	Officier des pêch.	800 00
	Comté de Cumberland.			
Thos. H. Patton.....	Comté de Northumberland, divis. est, compren. tous les cours d'eau qui se jettent dans le détroit de Northumb.	Rivière Philippe........	Gar.-pêche	100 00

Province de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté de Cumberland.—Suite.			$ cts.
Oliver Fillmore......	Riv. Philippe, chute Hanam, en amont	Rivière Philippe	Gardien ..	25 00
David Stewart	„ „ en aval..	„	„ ..	25 00
Jeremiah Brownell ..	Rivière Shinimicas.................	Shinimicas, riv. aux Oies.	„ ..	25 00
Asa Fillmore	Rivière Philippe.....................	Rivière Philippe........	„ ..	25 00
Geo. Dimock	Comté de Cumberland, division ouest, comprenant tous les cours d'eau qui se jettent dans la baie de Fundy...	Amherst	Gar.-pêche	100 00
David Corbett.......	Rivières Laplanche et Nappan.......	„	Gardien ..	25 00
Moses Harrison	Rivière Maccan	Maccan, B. A...........	„ ..	25 00
John H. Barnes	Rivière Hébert......................	....	„ ..	25 00
Francis L. Jenks	Rivière Parrsboro'..................	Parrsborough	„ ..	25 00
	Comté d'Annapolis.			
W. T. Carty	Comté d'Annapolis..................	Annapolis	Gar.-pêche	120 00
Geo. Hardwick	Rivières Annapolis et à l'Anguille....	„	Gardien ..	25 00
John H. Hicks	Rivière Bridgetown.................	Bridgetown.............	„ ..	25 00
James Viditoe.......	Rivière Nictaux	Rivière Nictaux, Wilmot	„ ..	25 00
	Comté de Digby.			
James H. Morehouse.	Comté de Digby.....................	Etabliss. de Digby-Neck.	Gar.-pêche	120 00
Wm. Odell..........	Rivière Joggins.....................	Digby...................	Gardien ..	25 00
Basil R. Robicheau ..	Rivière au Saumon..................	Rivière au Saumon, B.A.	„ ..	25 00
Lochlin McKay	Baie Ste. Marie.....................	Baie Ste. Marie, B.A. ..	„ ..	25 00
Robert Journey	Rivière Sissaboo....................	Digby...................	„ ..	25 00
Jean P. Thibodeau ..	Rivs. Metaghan et ruisseau de Comeau	Rivière Metaghan	....	25 00
	Comté de la Reine.			
Saml. T. N. Sellon ..	Comté de la Reine	Liverpool	Gar.-pêche	120 00
Stephen Clements ...	De la pointe du Fort aux Roches-au-Saumon, pont Milton, riv. Liverpool	„	Gardien ..	25 00
Theodosius Ford	Du pont Milton en rem. la r. Liverpool	Milton	„ ..	25 00
Wm. Buchanan	Des Roches-au-Saumon à l'île Puddingpan, en suivant la côte	Liverpool	„ ..	20 00
Hy. Hocker.........	De l'île Puddingp. à l'île Tobie, en rem. la r. de P. Medway jusq. l'anse du Chien	Port Medway...........	„ ..	30 00
Ephraim Mack......	Des Moulins à vapeur à la chute à Salters, rivière de port Medway....	Mill's Village...........	„ ..	30 00
Barnabas Miles......	Des chutes Salters à Pawn-Hook, rivière de Port Medway	Greenfield, B.A.	„ ..	20 00
Stephen Smith	De Pawn-Hook à Brookfield.........	Liverpool...............	„ ..	20 00
Jonathan Smith	De la pointe du Fort à la pointe Ouest, havre de Liverpool...............	„	„ ..	15 00
James Farquhar.....	De la pointe Ouest, havre de Liverpool, à la Rivière Large, Port-Mouton et Port Joli...............	„	„ ..	30 00
	Comté de Shelburne.			
Wm. Muir, Jr.......	Comté de Shelburn	Shelburn	Gar.-pêche	125 00
David Powell	Rivière Barrington..................	Barrington	Gardien ..	20 00
W. McKay	Rivière Clyde.......................	„	„ ..	20 00
Mathias Greenwood .	do de la baie Ronde et ru. des Sauv.	Rivière Clyde, B.A.	„ ..	20 00
Geo. Acher..........	do Birchtown...................	Shelburn	„ ..	15 00
Richd. McGill.......	do Roseway....................	„	„ ..	20 00

VINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté de Shelburne.—Suite.			$ cts.
James Mullins	Rivière Jourdain	Shelburne	Gardien	30 00
Lathrop Freeman	Rivière des Sables	Rivière des Sables, B. A.	"	20 00
Hy Ackerman	Green Harbor	Ragged-Island, Ile Locke, B.A.	"	20 00
	Comté d'Halifax.			
Ezekiel Sibley	Comté d'Halifax, division est, de Dartmouth à Ecum-Secum	Meagher's-Grant, B. A. Musquodoboit	Gar.-pêche	100 00
Wm. Guild	Du Havre-des-Vaisseaux à Chezretcook, inclusivement	Lunenburg	Gardien	40 00
Wm. Hall	Sheet-Harbor	Sheet-Harbor	"	40 00
John Fitzgerald	Du havre d'Halifax à la baie Marguerite, anse des Portugais	Anss des Portugais	Gar.-pêche	100 00
Archild. Kidston	De l'anse à Peggy à la baie Terrance.	Spryfield	Gardien	40 00
George Deauphiné	De l'anse à Hubert à l'anse à Peggy, baie Marguerite	Baie Marguerite, anse à Peggy, B.A.	"	40 00
	Comté de Victoria.			
Donald McRae, jr.	Comté de Victoria	Baddeck	Gar.-pêche	120 00
Jno. McLellan	Rivière du Milieu	B. A. rivière du Milieu, Baddeck	Gardien	25 00
Donald McQuarrie	"	Baddeck	"	25 00
Donald McMillan.	Rivière Baddeck	B. A. rivière du Milieu, Baddeck	"	25 00
Angus McKenzie	do du Nord	B. A. rivière du Nord	"	25 00
Donald McKenzie	Tributaires de la rivière Baddeck	Baddeck	"	25 00
	Comté de Pictou.			
Walter Murray	Comté de Pictou, division est, comprenant les rivières Sutherland, French et Barney	Rivière Barney, B. A.	Gar.-pêche	100 00
George Murray	Rivière Barney	" "	Gardien	25 00
Donald Rankin	do Sutherland	New-Glasgow	"	25 00
James McMillan	do French		"	25 00
Angus McDonald	Bailey's-Brook	Bailey's-Brook, B. A.	"	20 00
Thomas Graham	Comté de Pictou, division ouest, comprenant les rivières de l'Est, du Milieu, de l'Ouest et du Caribou.	New-Glasgow	Gar.-pêche	100 00
Wm. Smith	Du pont de New-Glasgow, aux sources de la rivière de l'Est	"	Gardien	30 00
Wm. Graham	Du pont de New-Glasgow au havre	"	"	25 00
Robt. Archibald	Rivière du Milieu	Rivière du Milieu	"	25 00
Daniel Creighton	do de l'Ouest		"	25 00
Jno. Cameron	do John		"	25 00
	Comté du Cap-Breton.			
Francis Quinan	Comté de Cap-Breton	Sydney	Gar.-pêche	120 00
Anthony Spencer.	Rivière Mira, Ruisseau Noir	Mira-Gut, B. A.	Gardien	25 00
Thos. Burke	Pont de Mira et Ruisseau à la Truite.	Mira, B. A., Bridgetown.	"	25 00
John McEachen	Rivière au Saumon	Arichat	"	25 00
Thos. Moore	Petites rivières de Balls et de Leech.	North-Sydney	"	20 00
Donald McDonald	Rivière Sydney et la Fourche	Lingan	"	20 00
Alex. McLean	Millbrook		"	20 00

Province de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté du Roi.			$ cts.
Benjamin E. Smith..	Comté du Roi	Kentville	Gar.-pêche	125 00
John E. Starr	Comté du Roi, spécialement chargé de la police des pêcheries côtières	Wolfville	„ ..	125 00
	Comté de Colchester.			
Wm. Blair	Comté de Colchester, division sud	Onslow	„ ..	100 00
Richd. C. Archibald.	Rivière au Saumon	Truro	Gardien ..	25 00
Samuel Frame	Rivière Shubenacadie	Rivière Shubenacadie	„ ..	25 00
Robt. J. Pollock	Rivière Stewiacke (inférieur)	Lower Stewiacke	„ ..	25 00
Geo. Fulton	Rivière Stewiacke (supérieur)	Rivière Stewiacke, Brookfield	„ ..	25 00
James Bonyman		New Annan	Gar.-pêche	40 00
Charles Cummings	Comté de Colchester, division nord	Londonderry	„ ..	100 00
Henderson Gass	Rivière Waugh	„	Gardien ..	25 00
Robert Fletcher	Rivière d'Hébert	„	„ ..	25 00
Henry Urquhart	Rivière Folly	„	„ ..	25 00
Hy. M. Fulton	Rivière Portapique	Portapique, B.A.	„ ..	25 00
Jno. A. P. McLellan.	Rivière Economy	Economy	„ ..	25 00
	Comté d'Yarmouth.			
T. B. Crosby	Comté d'Yarmouth	Tousquet	Gar.-pêche	100 00
Robert Baker	De Lower-Narrows à l'embouchure de la Tousquet	Yarmouth	Gardien ..	25 00
J. A. Hatfield	De la chute de Reynard à Lower-Narrows, rivière Tousquet	Tousquet	„ ..	25 00
Wm. Kavanagh	Du pont de Gurill à Coldstream	„	„ ..	25 00
Wm. Prosser	Branches de la rivière au-dessus de la chute de Reynard	„	„ ..	25 00
Eustace Nickerson	Rivière au Saumon	Yarmouth	„ ..	25 00
Edward Perry	Petite Rivière	„	„ ..	25 00
	Comté de Lunenburg.			
Daniel Dimcock	Comté de Lunenburg, div. Est, rivs. du Milieu, de l'Or, Martin et Mushamush	Chester	Gar.-pêche	100 00
Ebenezer Frail	Rivière de l'Est	„	Gardien ..	25 00
James Corkum	Rivière du Milieu	„	„	25 00
Benjamin Keddy	Rivière de l'Or (inférieur)	„	„	25 00
David Vienot	Rivière de l'Or (supérieur)	Beech Hill, Chester	„	25 00
Jas. Langille	Rivière Martin	Chester	„	25 00
Henry S. Jost	Comté de Lunenburg, division ouest	Lunenburg	Gar.-pêche	100 00
Chas. Pernette	De l'embouchure de la rivière de la Hève à l'anse de Wilkie	„	Gardien ..	25 00
Jas. E. Dauphiné	De l'a. de Wilkie jus. l'a. de Hy. Koch.	Rivière de la Hève, B.A.	„ ..	25 00
Jas. Mossman	De chez Hy. Koch jus. chez Knock	Lunenburg	„ ..	25 00
Edwd. Morgan	De Knock à la source de la riv. de la Hèv.	Rivière de la Hève, New Germany, B.A.	„ ..	25 00
	Comté d'Inverness.			
Murdoch A. Ross	Comté d'Inverness, division est	Margaree, N.-E.	Gar.-pêche	100 00
Jno. McIntosh	De l'embouchure de la rivière Marguerite à la chapelle Sud-Ouest	Margaree	Gardien ..	25 00
Jno. Carmichael	Partie mitoyenne de la Marguerite	Margaree, B.A.	„ ..	25 00
Donald Gillies	Partie supérieure et tributaires de la Marguerite	Rivière Margaree, Mabou	„ ..	25 00

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté d'Inverness.—Suite.			$ cts.
Reuben Philips	Partie supérieure et tributaires, rivière Marguerite	Marguerite, N.-Est.	Gardien ..	25 00
John McRae			" ..	25 00
Wm. Grant	Comté d'Inverness, division ouest....	Mabou	Gar. pêche	100 00
Bernard Dwyer......	Rivière Mabou	"	Gardien ..	25 00
Angus McIntyre	Rivière Denis	Rivière Denis, B. A.....	" .	25 00
Donald McDonald...	Rivière des Habitants..............	Riv. des Habitants, B.A.	" .	25 00
Angus Cameron	" "	" " ..	" .	25 00
	Comté de Richmond.			
Duncan Cameron....	Division est, depuis la riv. Bourgeoise jusqu'à la limite orientale du comté, y compris la dite rivière	St. Pierre..............	Gar. pêche	125 00
Alex. Urquhart	Grande Rivière	Grande Rivière, B. A...	Gardien ..	30 00
Hector McKinnon...	Loch Lomond......................	Loch Lomond, B. A	" ..	30 00
Jno. H. Ballam	Division ouest, de la rivière Bourgeoise à la limite occidentale du comté....	Arichat	Gar. pêche	125 00
Peter W. Grouchy...	Rivière Decousse....................	Riv. Decousse, Arichat..	Gardien ..	30 00
ohn Proctor, Sen. ..	Rivière des Habitants...............	Port Hawkesbury.......	" ..	30 00
	Comté de Hants.			
Peter S. Burnham...	Comté de Hants, division ouest, qui devra s'étendre depuis la limite occidentale jusqu'à Walton...........	Windsor	Gar. pêche	100 00
John W. Dinsmore ..	Riv. Shubenacadie, dep. la rivière Stewiacke jusq. la lim. du C. d'Halifax.	Shubenacadie...........	Gardien ..	30 00
James Mosher.......	Rivières Méandre et Herbert, d'embouchure à source	Brooklyn...............	" ..	30 00
Timothy B. O'Brien .	Division est, de Walton à la ligne de Colchester	Windsor	Gar. pêche	100 00
Joseph Mosher	Rivière Kennetcook, de l'embouchure à la limite de la marée.............	Newport	Gardien ..	30 00
Jas. M. O'Brien.	Rivières Walton et Kennetcook......	Maitland	" ..	30 00
	Comté de Guysborough.			
Jas. A. Tory	Comté Guysborough	Guysborough	Gar. pêche	150 00
Jas. Cook	Rivière au Saumon, de l'embouchure à la ligne ouest de Graham..........	Rivière au Saumon, B. A.	Gardien ..	25 00
Wm. P. Carritt	De la ligne de Graham au pied du lac Neil, y compris la branche nord et le lac..................................	"	" ..	20 00
Wm. H. Chisholm...	Du pied du lac Neil au lac de la Chaussée de Castors, inclusivement, et tous les lacs traversés par la rivière......	Rivière au Saumon, branche ouest Guysborough.	" ..	15 00
Donald Gunn	De la station de Scott au lac Country-Harbour, y compris la riviere de Gunn, depuis la rivière jusqu'au lac Hurley............................	Cross Roads	" ..	30 00
William Pride.......	De l'emb. de la riv. à la pointe de Sinclair, y compris le cours d'eau depuis le havre du Vin jusqu'aux lacs.....	Sherbrooke, Ste. Marie..	" ..	30 00
Thos. McKeen	De la Fourche à la limite du comté, y comp. la rivière de McKeen jusq. lac	Melrose	" ..	30 00
Thos. McKenzie.....	De la Fourche à la rivière du Sauvage.	Glenelg	" ..	30 00

Province de la Nouvelle-Ecosse.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté de Guysborough.—Suite.			
Robt. McKay	Dep. la limite de la marée jusq. Intervale, sur le bras nord, et jusq. moulin de Cameron sur le bras de la Vallée	Guysboro', Intervale, B. A.	Gardien	$ cts. 15 00
Jas. R. Bruce	De l'embouchure de la rivière du Havre aux Coques aux chutes supérieures	Guysborough	"	10 00
Jas. Nickerson	De la mer à la Chute y compris la rivière du Nord-Ouest	New Harbor, B. A.	"	15 00
	Comté d'Antigonish.			
Richd. Smith	Comté d'Antigonish	Antigonish	Gar. pêche	125 00
Angus McDonald	De l'entrée du havre au pied des Marécages, et de là, en remontant la Tracadie, jusq. lac, et dep. les Marécages jusqu'à la riv. du Monastère, y comp. la riv. de l'étab. Français et Tarbits	Tracadie	Gardien	30 00
Alex. Chisholm, Jun.	De l'entrée du havre à la Fourche ; de là, sur la rivière Pomquet, au moulin de V. Chrisholm, et de la Fourche, sur la rivière Noire, à la chute	Fourche de Pomquet, Antigonish	"	25 00
Albert Randall	De la mer au lac	Bayfield, B. A.	"	15 00
Colin Chisholm	Du havre d'Antigonish au pont de McWilliam ou de St. André	Bas de la rivière du Sud, Antigonish	"	25 00
Angus McDonald	Du pont de McWilliam au pont de Frazer, y compris la rivière	Haut de la rivière du Sud, Antigonish	"	25 00
Jno. Cumming	Du pont de Frazer à la ligne du comté, tête du lac	Haut de la rivière du Sud, Antigonish	"	20 00
Jno. Dexter	Du havre d'Antigonish (pied du marais) à la riv. du moulin de Trotter, en remontant cette riv., au moulin de Trotter, y comp. les deux branch. de la riv. de l'Ouest et la rivière de Bailey	Antigonish	"	30 00
Jno. Smith	De la rivière du moulin de Trotter au barrage de W. Thompson	Riv. de l'Ouest, Antigonish	"	25 00
Jas. McLean	Du barrage de Thompson au pont de la Fourche, Addington	Riv. de l'Ouest, Fourche d'Addington, Antigonish	"	25 00
Hugh Cameron	Du pont de la Fourche au pont de Pinkeytown, y compris les rivières James et du Castor	Addington, B.A.	"	25 00
Duncan Fraser	Du pont de Pinkeytown au moulin de Stewart	Ohio	"	20 00
		Total	....	$6815 00

Province du Nouveau-Brunswick.

H. W. Venning	Nouv.-Brunswick et Nouvelle-Ecosse.	St. Jean, N.-B	Inspecteur pêcheries.	1,400 00
R. N. Venning	....	"	Commis	400 00

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
		Comté de Ristigouche.		$ cts.
E. Ferguson	De la petite riv. Dune à Morris Rock.	Dalhousie	Gar. pêche	100 00
Wm. McMillan	De la pet. r. Belle Dune à la r. à l'Ang.	New Mills	,,	100 00
Jno. Galbraith	Rivière Charlo	Dalhousie	Gardien	25 00
Jas. McMillan	Rivière Jacquet	Rivière Louison, B.A	,,	25 00
		Comté de Gloucester.		
Jas. Hickson	Riv. Nipissiguit et ses tribut., avec la côte mar. et les cours d'eau depuis la r. Belle Dune à la Pointe Grindston.	Bathurst	Gar. pêche	250 00
Wm. Bateman	Rivière Nipissiguit	Bathurst	Gardien	50 00
Juste Hache	Bancs d'huîtres du comté de Gloucester,—Caraquette, et Shippegan	Caraquette	Gar. pêche	100 00
Justinian Savoy	Tracadie	Tracadie, B.A.	,,	30 00
Jno. L. Veno	Pocmouche	Pocmouche	Gardien	30 00
		Comté de Northumberland.		
Thos. Savoy	Riv. de l'Eglise-Brûlée et ses tribut.	Haut Neguac	Gar. pêche	30 00
Thos. Harris	Rivière Tabusintac et ses tributaires	Tabusintac, Miramichi	Gardien	20 00
Andrew Grant	Rivière et baie de Miramichi avec ses tribut. au-dessous de l'extrémité est de l'île de Beaubair, et place de pêche située au nord du chenal principal	Chatham, Miramichi	Gar. pêche	100 00
Amos Perley	Rivière et baie de Miramichi, à l'est de l'île de Beaubair, paroisses de Glenelg et Chatham	,, ,,	,,	100 00
Christopher Parker	Rivière de Miramichi et ses tributaires, de Newcastle à l'île de Price entre l'île de Beaubair et Boiestown	Newcastle, ,,	,,	160 00
et N. B. T. Underhill		Blackville, ,,	,,	160 00
John Hogan	Rivière de Miramichi (N.O.) et ses tributaires, depuis l'extrémité est de l'île de Beaubair en remontant	Newcastle, ,,	,,	160 00
Aaron Hovey	Rivière Miramichi (S.O.) et ses tributaires, entre Blissfield et Boiestown.	Boiestown	Gardien	30 00
Geo. Bryanton	De la riv. à l'Orme à Squire Underhill, sur le bras S.O. de la riv. Miramichi.	Blackville, Indiantown	,,	30 00
Kenneth Cameron	Rivière Miramichi S.O. depuis la ligne de Blissfield jusqu'aux sources, avec les tributaires	Boiestown, Miramichi	Gar. pêche	100 00
Henry Vye, Sen.	De l'île de Beaubair à celle de Parker sur le bras S. O. et de la dite île à Huchinson's Ferry sur le bras N. O.	Newcastle, ,,	Gardien	30 00
Patrick Bergin	Rivière Cain, paroisse de Blackville	B. A. Dumphey, paroisse de Blackville, bras S.O. du Miramichi	,,	30 00
Thos. Smith	Depuis l'extrémité inférieure de l'île Fingley sur la bran. N.O. du Mira., en remontant, et le grand Sevogle	North Esk, Miramichi	,,	30 00
David Somers	Depuis le côté inférieur de Ox-Bow, sur le petit bras S.O. en remontant.	,, ,,	Gar. pêche	30 00
Jared Tozer	Petite rivière Sud Ouest et ses tributaires	,, ,,	Gardien	30 00
Denis Hogan	Rivière Renous et ses tributaires	Pont à Renous, B. A.	,,	30 00
Thos. McKenzie	De la Pointe Dunbar sur le bras N. O. du Miramichi à l'extrémité inf. de l'île Fingley sur le bras S.O. au côté inférieur d'Ox-Bow	Red Bank, North Esk, Miramichi	,,	30 00

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté de Northumberland.—Suite.			$ cts.
Robt. Brimner	Rivière Napan et rivière Noire et tributaires	Chatham, Miramichi....	Gardien ..	30 00
John Williston	Riv. de la baie du Vin et baie du Vin, avec la par. de Hardwick, l'île Fox, et autres îles et places sur le côté sud du prin. bras de la rivière Miramichi.	Baie du Vin, B. A	Gar. pêche	100 00
James Russell	Baie de Miramichi et tributaires	Newcastle, Miramichi...	,, .	100 00
	Comté de Kent.			
Chas. Cormier.......	Rivière Cocagne......................	Dundas	Gar. pêche	100 00
J. Mc D. Sutherland.	Rivière Richibouctou..................	Richibouctou...........	,, .	50 00
Francis B. Légaré ...	Petite rivière Bouctouche.............	Petite rivèire Bouctouche, Shédiac	,, .	30 00
A. M. Girouard	Grande rivière Bouctouche...........	....	,, .	30 00
T. D. Courrier	....	....	Gardien ..	30 00
	Comté de Westmoreland.			
Wm. B. Deacon.....	Havre de Shédiac et rivières.....	Shédiac	Gar. pêche	60 00
Jno. Wright	Rivière Petit-Codiac et Memramcook..	Moncton	Gardien ..	60 00
	Comté d'Albert.			
Jno. Alcorn	Comté d'Albert.......................	Harvey	Gar. pêche	150 00
John Taylor....	Rivière Petit-Codiac	Coverdale	,, .	40 00
Richd. Gross	Embouchure du Petit-Codiac et baie Dorchester........................	Hillsboro'	,, .	30 00
Jacob Beck	Rivière Pollet.........................	Elgin	,, .	30 00
	Comté de Charlotte.			
B. L. Cunningham ..	Baie intérieure de Passamaquoddy....	Chamcock, B. A.........	Gar. pêche	30 00
J. W. Fountain	Campo-Bello et îles de l'ouest, avec la côte et les cours d'eau du co. de Charl.	Ile du Caribou, Fairhaven, B. A..................	,, .	100 00
Patrick Curran	Rivière Ste. Croix et ses tributaires...	Milltown, St. Etienne...	,, .	120 00
Lorenzo Drake	Ile de Grand-Manan.	Grand Manan	,, .	50 00
W. B. McLaughlin ..	Frayères du Grand-Manan............	,, ...	,, .	*240 00
Leonard Best........	District de l'est de la La Tête à Lapreau	Havre au Castor B.A....	,, .	100 00
Saml. Dick....	De St. George au havre au Castor....	La Tête, B.A...........	Gardien ..	30 00
Robert Dixon........	De l'anse de Seely à Lapreau	Lapreau	,, ..	30 00
	Comté du Roi.			
Isaac Foshay........	Comté du Roi.................	Sussex, Apohaqui.......	Gar. pêche	100 00
Saml. Gosline	De l'embouchure de la petite rivière de Smith en remontant	Petite rivière de Smith ..	,, ..	50 00
Saml. F. Ryan	Mill stream	Studholm, Apohaqui....	Gardien ..	30 00
	Comté de la Reine.			
Isaiah Langan.......	Rivière au Saumon...................	Chipman B.A. Gaspareau	Gardien ..	30 00
John Secord	Rivière Canaan	....	,, ..	30 00

* Y compris le loyer d'une chaloupe.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Nom.	District.	Adresse.	Garde-pêche ou gardien.	Salaire.
	Comté de Sunbury.			$ cts.
Reuben Hoben	Rivière St. Jean, d'Indiantown à la ligne du comté de York	Burton, B.A.	Gar. pêche	100 00
	Comté d'York.			
Chas. McPherson	Comté d'York	Frédéricton	Gar. pêche	150 00
Jas. Campbell	De la Grande Passe, sur la rivière St. Jean, en remontant	Kingsclear, B. A., Frédéricton	Gardien	30 00
Wm. Brown		Southampton	,,	30 00
Alex. Moir	De Price's Bend au Côteau-Brûlé, S.O, Miramichi	Bloomfield	,,	30 00
	Comté de Carleton.			
Hugh Miller	Rivière Miramichi (S.O.) de la source à la fourche	Glassville	Gar. pêche	30 00
Hugh Harrison	Riv. St. Jean et ses tributaires depuis Long's Creek jusqu'à la riv. Tobique.	Woodstock	,,	100 00
Geo. Stickney	Rivière St. Jean	Haviland, B.A	Gardien	30 00
Toussaint Tremblay	Rivière St. Jean depuis la rivière à l'Anguille jusqu'à Woodstock		,,	30 00
	Comté de Victoria.			
Chas. McClosky	Rivière Tobique	Andover	Gardien	100 00
Chas. Roberts	Comté de Victoria	Grande Chute	Gar. pêche	30 00
Robt. Melville	Les Trois-Rivières, branc. de la Tobique	Arthurette, B. A	Gardien	30 00
Geo. Bedell	Rivière au Saumon	Andover	,,	30 00
			Total	$6080 00

P. MITCHELL,
Ministre de la marine et des pêcheries.

(Certifié) W. F. WHITCHER,
Département de la marine et des pêcheries,
Branche des pêcheries, Ottawa, 1870.

APPENDICE C.

RAPPORT SUR LA CROISIERE DE LA GOELETTE DU GOUVERNEMENT "LA CANADIENNE" DANS LE FLEUVE ET LE GOLFE SAINT-LAURENT, PENDANT LA SAISON DE 1870, SOUS LE COMMANDEMENT DE N. LAVOIE, ÉCUYER, OFFICIER DES PECHERIES.

A l'Hon. P. Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, après avoir complété les réparations dont *La Canadienne* avait besoin pour faire voile, nous quittions Québec le 23 avril, à destination des îles de la Madeleine, où nous arrivâmes le 8 mai. Quoique nous eussions atteint ce lieu bien avant l'époque ordinaire, il y avait déjà des goëlettes américaines de rendues. La nécessité d'une force capable de faire exécuter les lois, s'est fait sentir pendant cette saison encore plus que jamais.

ILES DE LA MADELEINE.

Ces îles, qui présentent une ligne de côtes de plus de 100 milles géographiques d'étendue, sont indubitablement l'endroit le plus important du golfe, tant à cause de la fertilité de leur sol, qu'à cause de l'abondance de poissons de toute espèce qui recherchent leurs rivages, et du nombre considérable de pêcheurs qui s'y rendent chaque année. Malgré le très-mauvais succès de la pêche du hareng et de la morue, le printemps dernier, autour de ces îles, le haut prix obtenu pour les produits de la chasse aux loups-marins et de la pêche de la morue pratiquées par des goëlettes à la côte nord, et la richesse de la moisson, ont fait de cette saison une des plus profitables pour les insulaires ; toutes les craintes qu'avait fait naître l'insuffisance des résultats de la pêche printanière, se sont ainsi heureusement dissipées.

Chasse du loup-marin.

La chasse des loups-marins sur les glaces a été excellente le printemps dernier ; on en a tué 6,000. Ils sont venus en troupes très-nombreuses sur le côté nord des îles, près de l'île aux Meules, d'Allright et de la Grosse-Ile. Cette chasse, quoique très-fatiguante et pleine de périls, est toujours attendue et désirée avec impatience des insulaires. Souvent il est arrivé que, emportés par leur ardeur et oubliant le danger, des pêcheurs se ruaient à la poursuite de leurs proies, et ne revenaient plus, soit qu'ils eussent succombé à l'épuisement ou se fussent vus entraîner sur les glaces dérivant vers la pleine mer. Les accidents de ce genre ont rendu ceux qui se livrent à cette chasse plus prudents, et il n'y a pas eu de pertes d'hommes depuis quelques années.

En 1869, on n'avait pris sur les îles que 7 à 800 loups-marins. Il y avait si longtemps que les goëlettes armées pour la chasse de ces annimaux sur les glaces, ne faisaient plus de bonnes campagnes, que d'année en année on en voyait diminuer le nombre. L'année dernière sept seulement partirent des îles, et elles ne rapportèrent que 1531 pièces. Mais grâce à l'énergie déployée par les armateurs, les choses ont changé d'aspect. Dans le cours de l'hiver dernier, il se fit des préparatifs inaccoutumés, et ce printemps 17 goëlettes ont fait voile pour le golfe, montées par 155 hommes. Leur campagne a été extrêmement fructueuse ; elles ont capturé 8,813 loups-marins. Ce succès a ressuscité les espérances de nos gens, et déjà cet automne ils travaillaient avec activité à leurs préparatifs pour le printemps prochain, pendant que plusieurs goëlettes traversaient à la côte nord à dessein d'hiverner à Natashquan, afin que, se trouvant sur les lieux, elles puissent se saisir du premier moment favorable pour ouvrir les opérations.

Pêche du haren.

Le rendement de cette pêche au commencement de la saison a été bien au-dessous de la moyenne, si toutefois on peut appeler pêche une prise de 2,100 barils de poissons entre 119 goëlettes et la totalité des pêcheurs des îles. En 1869, la même pêcherie avait donné 75,000

barils. Cet insuccès ne doit nullement être attribué à un manque de poisson dans les eaux de la baie de Plaisance ; le hareng y est venu frayer comme de coutume ; mais par suite de la précocité du printemps et de la prompte disparition des glaces, le poisson s'est présenté trois semaines plus tôt, frustrant ainsi l'attente des pêcheurs étrangers aussi bien que des nôtres. A notre arrivée aux îles de la Madeleine, nous trouvâmes 119 goëlettes des Etats-Unis dans le port d'Amherst et la baie de Plaisance. Elles comptaient sur la venue de nouveaux bancs de harengs, mais elles ont attendu en vain, rien n'est venu. Les premières goëlettes de la flotte du printemps ont paru le 27, le deuxième et le troisième arrivages ont eu lieu le 28 avril. Il restait encore un peu de harengs près du rivage ; ces pêcheurs réussirent à en prendre à peu près une demi-charge tout en arrivant, mais le lendemain matin le poisson s'était éloigné.

Il est inutile d'ajouter ici que les armateurs de ces bâtiments ont dû souffrir une perte lourde par suite de la disparition du hareng. Le 18 mai, 30 goëlettes, que les glaces avaient retardées, sont venues jeter l'ancre aux îles, et, trouvant la pêche finie, ont aussitôt remis à la voile. M. Painchaud, de l'île Amherst, est le seul habitant qui ait été assez prévoyant pour se pourvoir de seines et de sel ; aussi a-t-il pris en deux coups de filets 1,100 barils de poisson, qui le dédommagent au centuple de toutes ses dépenses. Cet esprit d'imprévoyance que montrent nos pêcheurs est d'autant plus regrettable que, lorsqu'ils se rendent sur la côte du Labrador pour recommencer la pêche du hareng, ils y sont encore à la merci des pêcheurs étrangers, et que souvent ils s'en reviennent les mains vides, après avoir enduré de rudes fatigues et bravé de grands dangers.

Pêche du maquereau.

La pêche d'été et d'automne, cette année, n'a pas été tout-à-fait égale à celle de l'année dernière ; mais le poisson s'est si bien vendu (8 et $10 le baril) qu'il y a une augmentation réelle dans le revenu donné par cette pêche. Les pêcheurs de morue en goëlettes sont, pour ainsi dire, les seuls qui se réunissent pour la pratiquer, ce qu'ils font à leur retour de la pêche à la morue vers la fin de juillet.

Soixante embarcations, montées par 120 hommes, ont pêché le maquereau cette année. Le résultat a été d'environ 25 barils par embarcation.

Pêche de la morue.

La morue, comme le hareng, a fait son apparition de bonne heure sur les rivages des îles, et le 27 avril, c'est-à-dire un mois avant l'époque ordinaire, on commencait la pêche, et on prenait déjà 40 quintaux de poisson, quand, dans les autres années, c'est à peine si les pêcheurs avaient encore jeté la ligne. La morue, il est vrai, se tient pendant toute la saison près des îles ; mais il arrive un temps où l'on n'en prend presque plus, soit parce que le poisson ne trouve point sa pâture dans les lieux accoutumés, soit parce que la boitte fait défaut. Cette relâche s'est produite cette fois en été ; la pêche, durant le printemps et l'automne, a été si productive et le prix de la morue si élevé, qu'à tout prendre, les produits pêchés ont surpassé en quantité et en valeur ceux de l'année dernière.

La prise moyenne, en 1869, avait été de 60 quintaux par embarcation ; elle a été de 90 quintaux en 1870.

Les goëlettes qui vont à la côte du nord ont été très-heureuses ; après moins de trois semaines elles sont revenues chacune avec une charge complète de 350 à 400 quintaux.

Environ 40 goëlettes américaines et autres ont pêché le maquereau et la morue autour des îles. Elles n'entrent dans nos ports que pour s'abriter ou faire de l'eau, et il est presque impossible d'obtenir d'elles des renseignements véritables sur leurs prises.

Il me fut rapporté que, pendant l'été, plusieurs hommes de leurs équipages avaient commis des désordres ; mais, après enquête, j'eus la certitude qu'il n'en était rien, et que l'ordre et la paix n'avaient pas été troublés.

Agriculture.

Quoique l'agriculture soit encore dans son enfance aux îles de la Madeleine, ses progrès ont été cependant fort remarquables depuis deux ans. Le bon exemple donné par quelques-uns a porté fruit, et on rencontre à présent beaucoup d'habitants qui tirent leur subsistance principalement de leurs terres mises en culture.

En 1869, les îles donnèrent de bonnes récoltes de pommes de terre, d'avoine et de blé d'Inde. A l'île aux Meules, 160 minots de maïs furent portés au moulin, l'hiver dernier; c'est plus qu'il n'en avait été moulu depuis six ans. Pendant l'été, les marchands des îles expédièrent 5,000 minots d'avoine au marché d'Halifax.

Le printemps dernier, on a doublé les semences; et elles ont produit une abondante moisson. Ce résultat va donner aux insulaires plus de goût pour la culture, et leur faire sentir davantage quelle richesse est cachée dans le sein d'un sol fertile. Il est bien reconnu que si le goût pour l'agriculture se développe parmi les habitants des îles de la Madeleine, les terres y seront bientôt aussi fécondes, et leurs possesseurs aussi riches que ceux de l'île du Prince-Edouard. Espérons qu'il en sera ainsi avant peu.

Port d'Amherst.

Suivant les instructions officielles, et à la demande du percepteur des douanes, nous nous sommes mis, en arrivant aux îles, à la disposition des autorités locales, et nous avons offert nos services tant pour maintenir le bon ordre, que pour exiger le nouveau droit (destiné à payer les frais d'amélioration du port d'Amherst) que le gouvernement fédéral impose sur tous les navires qui fréquentent ce port. Le percepteur avait à plusieurs reprises tenté de prélever le droit, mais sans succès.

A la nouvelle qu'on en refusait l'acquittement, *La Canadienne* alla se mettre à l'ancre à l'entrée du port, et je fis savoir à tous ceux qui y avaient intérêt, que personne ne sortirait qu'il n'eût payé auparavant les droits exigibles suivant la loi. Voyant cela et comprenant l'inutilité de la résistance, les plus violents suivirent l'exemple des autres, si bien qu'au bout de deux ou trois jours chacun avait payé, non sans murmurer quelque peu à la vérité, mais au moins sans rompre la paix. Je suis convaincu que si nous eussions manqué d'une force suffisante pour soutenir notre autorité, la plupart se seraient dérobés à ce droit. Durant notre séjour aux îles, l'ordre et la tranquillité ont régné partout.

Les habitants ont assuré plusieurs fois qu'ils ne pouvaient jamais être trop reconnaissants envers le gouvernement de l'aide et de l'assistance que leur prêtait *La Canadienne* à l'époque où elles leur étaient le plus nécessaires.

Amélioration du port d'Amherst.

Les travaux d'approfondissement dans le port et l'enlèvement des obstacles à son entrée sont commencés du mois de juin, mais ne sont encore guère avancés.

Les difficultés sont plus grandes qu'on ne le prévoyait d'abord. On espère toutefois qu'avec l'expérience déjà acquise et une aide efficace, l'entrepreneur sera bientôt en état d'achever le creusement du chenal de manière à ouvrir un passage toujours sûr aux navires tirant de 10 à 12 pieds d'eau.

Ile d'Anticosti.

Cette île, de tout temps l'effroi des navigateurs, qui à présent encore veulent se tenir à respectueuse distance de ses bords, commence pourtant à être fréquentée et habitée par de hardis pêcheurs, poussés là par le désir d'avoir part à la richesse de ses pêcheries, jusqu'à ces années dernières peu exploitées.

Une meilleure connaissance des atterrages, jointe à une plus grande prudence, permet aux pêcheurs d'arriver, de partir, de côtoyer l'île, pour ainsi dire, par tous les temps. L'importance et la valeur de ces pêcheries grandissent à mesure que s'accroît le nombre des pêcheurs. Les eaux littorales d'Anticosti sont remplies des mêmes espèces de poissons qui se trouvent sur les côtes nord et sud du Saint-Laurent; mais la pêche y commence toujours plus tard qu'à la rive du sud. A peine y prend-on de rares saumons avant les derniers jours de juin.

Pêche de la morue.

Trois goëlettes de Douglastown (Gaspé), ont pratiqué la pêche de la morue sur le rivage nord d'Anticosti, et deux d'entre elles ont rapporté chacune deux charges. A environ 4 ou 5

milles au nord de l'île, est un banc célèbre, rendez-vous non-seulement des pêcheurs insulaires mais aussi de ceux de la rive nord, des rivières Magpie et Saint-Jean et de la Longue-Pointe, lorsque la morue fait défaut sur la côte du Labrador. Soixante et dix bâtiments se sont livrés à cette pêche. Le rendement avait été de 3,000 quintaux en 1869 ; en 1870, il a atteint le chiffre de 5,945 quintaux.

Pêche du saumon.

Il a été délivré dix nouvelles licences pour l'exercice de cette pêche l'été dernier sur les bords de l'île d'Anticosti ; mais trois personnes seulement ont pu en profiter, parce que la saison était trop avancée quand ces permissions ont été reçues. Sept saumoneries ont donné 102 barils—30 de plus que l'année dernière. Il convient de dire ici un mot de la grande disproportion qu'il y a entre les taux des droits de licence exigés pour l'exploitation des pêcheries de saumon sur les côtes d'Anticosti et ceux qui existent sur les côtes de la Gaspésie et de la baie des Chaleurs ; non que je veuille insinuer que les pêcheurs d'Anticosti élèvent des plaintes, mais la disparité est tellement évidente qu'elle ne saurait manquer de frapper même l'œil le plus indifférent. Que l'on compare le rendement moyen de ces sept saumoneries, qui rapportent au gouvernement un revenu de $73, avec le produit de sept autres emplacements de pêche dans les rivières de la Gaspésie ou de la baie des Chaleurs, pour l'exploitation desquels on ne reçoit que la somme insignifiante de $21 ; que l'on compare les rudes fatigues et les dangers de la tenture des rets à saumon sur les grèves d'Anticosti, avec la facilité et le peu de danger de cette opération sur la rive du sud ; tenons compte des énormes avantages dont jouissent les pêcheurs de cette rive, en pouvant vendre leur poisson à l'état frais et à des prix beaucoup plus lucratifs à leurs portes mêmes, sans le trouble et les dépenses auxquels sont assujétis les pêcheurs d'Anticosti ; joignons tous ces faits ensemble, et il faudra assurément admettre que les habitants de Gaspé et de Bonaventure sont favorisés d'une manière spéciale. Comme ce point sera examiné plus à fond dans un autre endroit du présent rapport, je passe outre.

Les statistiques des pêches pour cette division ont été perdues par le garde-pêche local dans un naufrage, et il est à peu près impossible par suite de cet accident de faire connaître les produits exacts de la pêche du flétan, du hareng, de la truite et du maquereau ; cependant d'après tous les renseignements obtenus, on peut dire, sans crainte de se tromper, que ces produits ont été beaucoup plus considérables que l'année dernière.

DIVISION DE GASPÉ.

Afin de faire mieux comprendre l'importance des pêcheries dont il me reste à parler, j'en ferai deux divisions : la première comprendra les pêcheries des comtés de Gaspé et de Bonaventure, et la seconde celles de la côte du nord et de la côte du Labrador, depuis la Pointe des Monts jusqu'aux Blancs-Sablons.

COMTÉS DE GASPÉ ET DE BONAVENTURE.

Le cadre restreint de ce rapport ne me permet pas d'entrer dans de grands détails touchant cette importante division. Je dirai seulement que c'est sur ces grèves que furent fondés, peu de temps après la découverte du pays, les premiers établissements de pêche.

Ces établissements, qui furent plusieurs fois détruits et rétablis pendant les guerres de la conquête, n'ont pris vraiment de l'accroissement qu'après être devenus la propriété d'un entreprenant marchand jersiais, qui sut donner l'impulsion qui les a fait développer depuis. A M. Charles Robin revient cet honneur. Les premiers établissements se firent à Percé, à Mont-Louis, à la Grande-Rivière et sur les rivages de la baie de Gaspé ; à cette heure on en voit d'autres depuis Carleton, dans la baie des Chaleurs, jusqu'à Métis, comté de Rimouski. Les espèces variées de poissons qui fréquentent les côtes de cette division ne sont pas également communes sur tous les points du littoral. Ainsi la morue paraît rechercher les bancs de Percé, de Sainte-Anne-des-Monts et du cap Chatte, quoiqu'on la trouve aussi en plus ou moins grand nombre dans d'autres parties de la division ; le hareng se tient de préférence, le printemps, dans les eaux des baies de Carleton et de Cascapédia ; tandis que le maquereau visite plus particulièrement la baie de Gaspé et la portion de la baie des Chaleurs située entre Port-

Daniel et Bonaventure. Quant au saumon, il semble affectionner les rivières de Gaspé et le fond de la baie des Chaleurs. La protection efficace étendue par le gouvernement sur nos pêcheries maritimes et fluviales a attiré encore davantage sur elles l'attention des étrangers ; aussi voit-on en plusieurs endroits des ateliers d'un nouveau genre pour la préparation perfectionnée du saumon, de la morue et du hareng. Ces industries nouvelles, quoique sous la direction d'étrangers, n'en sont pas moins un grand bien pour les pêcheurs, qui ont toujours en ces hommes des acheteurs libéraux et sûrs. Le consommateur y trouve aussi son compte, car, grâce à ces améliorations, le poisson qu'il achète est de qualité supérieure. Les principales maisons qui font le commerce de poisson sont à Paspébiac et à Gaspé.

Pêche du hareng.

Le hareng est le poisson qui fait son apparition le premier dans les eaux de la division dont je rends compte en ce moment. La pêche en aurait été aussi fructueuse qu'elle le fut l'année dernière, s'il eût pu se rendre, comme à l'ordinaire, dans la baie de Carleton, où elle est principalement pratiquée ; partout ailleurs, sur la côte, ce poisson abondait. Eloigné par la température froide de l'eau, qui resta couverte de glaces pendant de longues semaines le printemps dernier, le hareng, au lieu de pénétrer dans la baie de Carleton, se dirigea en bancs serrés plus à l'est vers les rivages de la Grande-Rivière, de Pabos et de la baie de Gaspé. En ces endroits, on eût pu en prendre plusieurs cargaisons de navires ; mais la population ne se livre guère à cette pêche que pour fournir à l'alimentation locale. Il y a longtemps que la pêche du hareng se pratique à Carleton, à Maria et à Bonaventure. L'année dernière, Carleton expédiait 7,000 barils de ce poisson en Irlande ; cette année c'est à peine si on en a compté 3,000. Le peu de succès obtenu cette fois par M. Petrstat, a été un véritable malheur pour les pêcheurs de Carleton et des environs ; car, outre qu'il emploie un grand nombre de personnes, nos pêcheurs trouvent toujours en lui un acheteur libéral, qui les paie argent comptant et répand partout l'abondance. M. Petrstat n'est pas découragé cependant ; il a agrandi son établissement à Carleton et en a créé un autre à Bonaventure : en outre il en possède deux du même genre au Nouveau-Brunswick. Les prises totales pour la saison entière de 1869 dépassèrent 20,638 barils ; elles ont été moins copieuses cette année. En aucun moment le hareng n'a pourtant fait complètement défaut à la côte ; on en a toujours pris assez pour l'approvisionnement de boitte nécessaire à la pêche de la morue. La harengaison, à l'automne, a été très-satisfaisante dans la baie des Chaleurs.

Pêche de la morue.

La pêche la plus constante, celle qui occupe le plus de monde et donne le plus de revenus dans cette division, en un mot la plus importante, est la pêche de la morue. Pour des causes que l'on n'a pu expliquer jusqu'à présent, ce poisson depuis plusieurs années se tenait éloigné de nos rivages, ce qui faisait grandement dommage à nos pêcheurs. Les terres d'un bon nombre allaient y passer, lorsqu'il est revenu. Quoique la pêche ne soit pas encore aussi abondante qu'elle l'était autrefois, néanmoins les résultats de l'année 1869 et ceux encore meilleurs de l'été dernier ont ranimé le courage et ravivé les espérances. La morue, comme le hareng, s'est présentée près d'un mois plus tôt que d'ordinaire. A Percé l'on a commencé de la prendre le 25 avril, et, le 25 mai, époque où cette pêche a coutume de s'ouvrir, plusieurs barges en avaient déjà 60 quintaux. La pêche d'été, à Percé, à la pointe Saint-Pierre et sur la baie des Chaleurs, a été excellente ; mais celle d'automne a été médiocre par suite de gros vents de nord-est et du manque fréquent de boitte. La morue a pénétré dans la baie de Carleton, où elle ne paraissait plus depuis longtemps, et les pêcheurs y ont fait une belle pêche.

Sur la côte de la Gaspésie, entre la rivière aux Renards et Sainte-Anne-des-Monts, les produits pêchés ont été abondants, moins abondants cependant qu'à Percé. Il est vrai que dans la première de ces localités, on s'adonne davantage à la culture de la terre, et que le rivage y étant plus exposé aux vents du large et à la grosse mer, les pêcheurs sont souvent incapables de sortir ; quand la morue manque sur leur côte ceux-ci n'ont pas non plus les avantages qui restent aux pêcheurs de Percé et de la baie des Chaleurs ; ils ne peuvent s'en aller sur ces bancs si peuplés que l'on appelle banc Vert, banc des Orphelins et banc de Miscou. Les points où

ce poisson a donné en plus grande quantité sont le cap Chatte et Sainte-Anne-des-Monts. Malheureusement, les bras étaient rares, presque tous les pêcheurs travaillaient sur le chemin de fer Intercolonial. M. Lamontagne, de Sainte-Anne-des-Monts, a pu cependant vendre et livrer 5,000 quintaux de morue.

Une nouvelle industrie, qui se lie à cette pêche, vient de s'introduire, c'est la préparation des œufs de morue pour l'exportation. Les œufs, qui à une certaine époque de la saison, forment un tiers du poids de l'individu œuvé, étaient auparavant rejetés avec le reste des breuilles ; aujourd'hui on a appris à les utiliser, on les prépare à la saumure absolument de la même manière que la morue. J'ai fait tous mes efforts pour populariser cette nouvelle industrie, et déjà à Percé, à la Grande-Rivière et aux îles de la Madeleine, on a livré au commerce plusieurs centaines de barils d'œufs salés à un prix assez élevé—$5 ou $6. J'espère que, l'année prochaine, on comprendra mieux l'importance de cette autre source de richesse, si facile à exploiter quand la morue est peu abondante, car on a alors tout le temps qu'il faut pour préparer les œufs ; le pêcheur peut ainsi tirer double profit de sa pêche. Les rogues ou œufs salés sont exportés en France par une maison de New-York, et servent, principalement dans la baie de Biscaye, de boitte pour la sardine. Cette préparation est bien demandée. M. Levy, agent de la maison de New-York, m'assure qu'il donnera jusqu'à $8 du baril et achètera à ce prix toute la quantité qu'on lui en pourra fournir. En 1869, la pêche de la morue, dans la division de Gaspé, produisit 132,394 quintaux; elle a été beaucoup meilleure en 1870, elle a donné 152,414 quintaux. Le capelan et l'encornet ont fait défaut pendant la saison ; mais le hareng et le maquereau ont été assez abondants pour servir de boitte et assurer aux pêcheurs des prises plus considérables que celles qu'ils avaient effectuées dans leurs campagnes des dix dernières années.

Pêche du maquereau.

A l'exception de quelques pêcheurs des îles de la Madeleine et de la baie de Gaspé, qui suivent l'exemple des Américains depuis peu d'années, les habitants de Gaspé, adonnés à la pêche de la morue, ne font aucun cas de celle du maquereau, pour laquelle nos voisins font de si coûteux armements et qui avait coutume de leur donner de si beaux gains. Il faut dire pourtant que cette année on a pris plus de maquereau que jamais, d'abord parce que nos pêcheurs n'étaient gênés par personne, et ensuite parce que cette espèce de poisson revient en beaucoup d'endroits d'où elle était disparue depuis longtemps. Le maquereau se présente dans la baie des Chaleurs et la baie de Gaspé à la mi-juin ou environ, et y demeure jusqu'aux premiers jours d'octobre. Il y avait plusieurs années qu'il avait déserté la côte de la Gaspésie depuis le cap de Gaspé jusqu'au cap Chatte ; aussi les goëlettes américaines s'étaient-elles éloignées de ces localités, qu'elles fréquentaient en grand nombre autrefois. Il a reparu cet été, et nos pêcheurs ont fait bonne pêche. On prétend que le maqueaeau, si commun dans la baie des Chaleurs en 1869, en a émigré, et en effet cette espèce y est devenue de plus en plus rare, malgré les dispositions protectrices prises contre les pêcheurs américains; pendant ce temps il affluait dans les eaux de Percé et de la baie de Gaspé, et se répandait aussi en troupes nombreuses jusqu'à l'extrémité occidentale du comté de Gaspé. Les goëlettes qui pratiquent cette pêche dans la baie de Gaspé, se servent généralement de seines. Deux bâtiments étrangers, le *S. G. Marshall* et le *Lettie*, y sont venus pendant l'été mettre leurs filets à l'eau ; mais on les a saisis tous les deux. Outre l'infraction à nos lois de pêche dont ils s'étaient ainsi rendus coupables, ils avaient molesté tellement nos pêcheurs de maquereau et de morue que ceux-ci avaient dû porter plainte. Comme je l'ai déjà dit, la pêche du maquereau dans la division de Gaspé a donné cette année plus de produits qu'en 1869.

Pêche du saumon.

Si la pêche du saumon rapporte moins que celles de la morue et du hareng, elle offre moins de fatigues et de dangers. D'ailleurs pour plus d'un elle est aussi fort lucrative ; et c'est pourquoi les demandes de places de pêche sont nombreuses. Sur les bords de la mer, les saumoneries appartiennent ordinairement aux propriétaires des terrains devant lesquels elles sont situées ; dans les fleuves et rivières elles sont souvent exploitées par des personnes étran-

gères à l'endroit. Quelle que soit la difficulté de la mise en accomplissement des règlements rendus par le département pour protéger le saumon et assurer sa propagation naturelle, les magnifiques résultats obtenus depuis 5 ou 6 ans en font éclater la sagesse et l'utilité.

En 1869, Gaspé et Bonaventure fournirent au commerce et à la consommation 1,091 barils de saumon ; cette année, la production a augmenté d'un tiers au moins. Bien que cette progression ascendante ait été générale dans toute l'étendue de la division, il y a eu des localités plus favorisées que les autres : telles sont les rivières Saint-Jean, York, de New-Richmond, du Port Daniel et Sainte-Anne-des-Monts. Le premier saumon s'est pris à Gaspé, le 14 mai, trois semaines avant l'époque ordinaire, et de ce jour jusqu'à la fermeture, l'abondance n'a pas cessé. En parcourant les statistiques jointes à ce rapport, on pourra se former une idée des grands profits retirés par certains pêcheurs de Gaspé. Dans la rivière Ristigouche, sur les côtes de Carleton et de Maria, la pêche a bien réussi ; mais on a perdu beaucoup d'avantages pour avoir trop différé à tendre les rets. Les saumons étaient sensiblement plus gros que d'ordinaire. A Maria, on en a capturé un de 54 livres ; ceux pêchés à Gaspé et dans la baie des Chaleurs pesaient rarement moins de 20 livres, et quelquefois 40. Le nombre des demandes de nouvelles licences d'exploitation est considérable, je dirai même excessif ; car si le département écoutait tout le monde, il est certain qu'en peu de temps les heureux résultats obtenus si chèrement par de sages restrictions s'évanouiraient. Chaque année on accorde de nouvelles licences, mais toujours à proportion du développement de la pêche. En 1869, il en fut délivré 11 dans la division de Gaspé, qui rapportèrent $43 au département. Ces nouvelles places n'ont pas l'importance des anciennes, cependant elles donnent au département un revenu en proportion beaucoup plus fort que ces dernières.

La pêche du saumon se fait de deux manières, au rets ou à la ligne. La pêche à la ligne, qui est appelée aussi *à la mouche*, a été, de même que l'opération au rets, très-fructueuse—meilleure que l'année passée, comme je l'ai déjà dit. Si le grand nombre d'individus reproducteurs qu'on a vus sur les frayères est un indice significatif, la pêche de l'année prochaine s'annonce sous de très-bons auspices.

Pêche de la truite.

Il n'y a guère que les sportsmen qui pêchent la truite : cependant on en prend quelques barils avec le filet.

Quelques thons ont été capturés au dard dans la baie de Gaspé : mais cette espèce n'est pas l'objet d'une pêche spéciale.

Pour plus amples détails sur les pêcheries de cette division, on voudra bien consulter les statistiques placées à la suite de ce rapport.

LES SAUVAGES DE RISTIGOUCHE.

Avant de passer à la seconde division de ce rapport, il ne sera peut-être pas inopportun de parler des Sauvages de Ristigouche, et de la pêche au dard qu'ils pratiquent à certains endroits de la rivière Ristigouche, bien que sur un très-petit pied. Vivant au milieu des blancs, traités favorablement et assistés par le gouvernement, on se serait attendu que les Micmacs auraient fait quelque progrès en civilisation ; mais il n'en est rien. Accoutumés à se reposer sur ces secours, ils sont devenus insouciants, se plaignent sans cesse, et perdent dans l'oisiveté l'énergie et l'activité qui caractérisaient leurs pères. Ils croissent dans cette paresse et contractent tous les vices qui s'unissent avec la paresse. Tout l'été on verra ces hommes, sains et robustes, étendus à la porte de leurs pauvres cabanes, et fumant ou se livrant au sommeil. Ils ont su acquérir les mauvaises qualités et la corruption des blancs sans rien emprunter de leurs bonnes qualités et de leurs vertus. Selon mon humble sentiment, les bontés du gouvernement leur ont fait plus de mal que de bien : elles sont cause qu'ils n'ont ni l'ambition ni même l'idée de cultiver leurs terres, d'améliorer leur sort ou d'avancer dans la voie de la civilisation. Outre le privilége de *darder* le saumon pendant certains jours de la semaine pour leur nourriture, on leur a abandonné de magnifiques terres, et tous les ans ils reçoivent une certaine somme d'argent pour se pourvoir de grains de semence. Plusieurs répandent la graine

sur leurs champs, et ne récoltent pas ; d'autres se contentent de la troquer contre des effets, et trompent ainsi l'intention du gouvernement. Il arrive donc que ces terrains, qui pourraient devenir de superbes cultures, ne sont pas défrichés. Malgré l'état arriéré des Micmacs, je pense qu'il est encore possible de régénérer ce peuple, en l'obligeant à suivre le courant de la civilisation, au milieu duquel il vit immobilement. Ces sauvages ont beaucoup d'intelligence, et dès qu'il s'agit d'obéir à leurs inclinations, le travail ni la fatigue ne les effraie point. N'en a-t-on pas vu un très-grand nombre, après que le temps de la pêche au dard a été passé, s'engager pour travailler au chemin de fer Intercolonial ? Ils avaient de bons gages et auraient pu faire des épargnes s'ils n'en avaient pas été détournés par leurs habitudes d'imprévoyance et quelquefois par des passions pires. Pour obtenir les résultats désirables, il faudrait à mon avis:—

1o. Leur retirer le privilége, tout borné qu'il est, dont ils jouissent actuellement de capturer le saumon avec le dard pendant certains jours de la semaine.

2o. Leur assigner une ou deux places de pêche sous la garde d'un agent responsable, qui, après avoir prélevé le prix de la licence et les frais d'établissement et d'entretien des tentures, partagerait le poisson ou le produit de sa vente entre les différentes familles de la tribu.

3o. Tourner toutes leurs idées vers la culture de leurs terres, en changeant le mode de la gratification, c'est-à-dire, le système de la distribution des grains de semence ; il serait peut-être plus avantageux de leur offrir des encouragements pour les améliorations qu'ils feraient sur leurs terres.

Ces changements, que j'indique ici rapidement, ne leur souriraient peut-être pas tout d'abord : mais la nécessité d'un moyen de subsistance les forcerait de s'y soumettre, et par degrés ils oublieraient leurs anciennes habitudes pour s'adonner à la culture de leurs champs. Cette habitude nouvelle deviendrait pour eux une seconde nature ; elle ne pourrait avoir un autre résultat matériel que celui de les enrichir, d'autres résultats moraux que leur bonheur et leur civilisation. Je ne doute nullement que, sous une habile direction, ces Sauvages ne fussent capables de devenir de bons cultivateurs.

DIVISION DU LABRADOR.

Cette division, qui n'a pas d'agriculture, est loin de posséder autant d'importance que celle de Gaspé ; ce n'est, à proprement parler, qu'une région de pêche. La Côte du Nord, comme on l'appelle, surtout la portion orientale, était connue des Français et des Espagnols et fréquentés par eux avant même la découverte de notre pays, comme l'atteste Jacques-Cartier. Il se forma en France de puissantes compagnies pour l'exploitation de ses pêcheries et pour le commerce des fourrures. Après la découverte du Canada, ces associations firent des bénéfices considérables, et lorsque la dernière, qui s'appelait compagnie du Labrodor, s'éteignit il n'y a que quelques années, tous les emplacements de pêche passèrent à des particuliers, qui en ont poursuivi l'exploitation à leur profit. La saison de pêche qui vient de finir a été la plus favorable qu'on ait eue depuis des années. La chasse aux loups-marins, la pêche à la morue, la pêche au saumon, ont donné des résultats étonnants : le fait est que souvent les bras n'étaient pas assez nombreux, et les pêcheurs étaient obligés de quitter la ligne pour travailler sur la grève à la préparation du poisson. Ici, comme sur la côte du sud, l'industrie a fondé des établissements pour l'apprêt du poisson, entre autres, à Natashquan, à la rivière St. Jean et à la rivière Moisie. Moisie, Natashquan, la rivière St. Jean, la baie des Moutons, Brador et Blancs-Sablons, sont les localités où l'on remarque le plus d'activité, et où se trouvent les plus grands établissements, parce que c'est là que le poisson est le plus abondant. Les deux derniers endroits sont fréquentés surtout par les pêcheurs des îles de la Madeleine, de la Pointe-aux-Esquimaux, de Terreneuve, de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis. Les havres nombreux et sûrs de cette partie de la côte sont d'une extrême utilité pour les pêcheurs, qui mouillent et laissent sans crainte leurs navires sur ces bassins pendant toute la durée de la campagne. Les principaux établissements de pêche appartiennent à des étrangers. Les habitants sédentaires vivent de leur pêche et du peu de chasse qu'ils peuvent faire l'hiver. Il ne saurait être question d'agriculture ici, les deux tiers de la côte ne présentent à la vue que des rochers où pointent à peine quelques brins d'herbe ; mais je crois qu'on réussirait à former de bonnes fermes sur les bords des rivières St. Jean et Moisie.

Pêche du loup-marin.

La pêche d'automne, autrefois la principale source de gains de la compagnie qui exploitait la pêche du loup-marin, n'a pas cessé d'aller en dépérissant. L'automne dernier cependant on a constaté une notable augmentation dans le produit, qui est toujours lucratif, si faible qu'il soit, par la raison que les loups-marins pêchés l'automne sont plus gros et que leurs dépouilles valent en moyenne $6 chacune. Cette pêche se pratique entre les îles Wapitagun et les Blancs-Sablons ; le meilleur établissement est celui de M. Robertson, de la Tabatière, qui a fait 450 captures dans ses rets, et qui autrefois prenait jusqu'à 3,000 loups-marins. A plusieurs autres emplacements de pêche on en a capturé 250,180 et 100. Le fait que l'on voit tous les ans de ces animaux en grandes troupes entrer dans le golfe et remonter dans le fleuve, démontre qu'il n'ont pas abandonné nos rivages. On a coutume de capturer, le printemps, un certain nombre de jeunes loups-marins soit sur les glaces soit avec des seines ; mais le printemps dernier, le vent de nord-est éloigna les glaces, et l'on fit peu de captures.

Chasse du loup-marin.

Treize goëlettes de la Pointe-aux-Esquimaux, quatre de Natashquan et deux de Kegashca —montées par 191 hommes—ont armé au printemps pour la chasse au loup-marin sur les glaces du golfe. Leur succès a été complet. Après moins de trois semaines elles revenaient les unes avec 1,200, d'autres avec plus de 1,800 loups-marins ; quelques-unes même ont fait deux expéditions.

Pêche de la morue.

Dans cette division, la pêche de la morue a surpassé les espérances les plus ambitieuses. Ce poisson arrive vers la mi-juin dans le haut de la division, et vers les premiers jours de juillet sur la côte du Labrador proprement dite ; jusqu'à la fin de la saison il a abondé sur les fonds de pêche. Les pêcheurs prétendent que cette persistance à demeurer sur les bancs est du meilleur augure pour l'année prochaine. En conséquence, les uns se sont mis à agrandir leurs installations, d'autres à bâtir des hangars ; enfin chacun fait des préparatifs étendus. Pour montrer l'affluence extraordinaire des morues à la côte du Nord, pendant la saison dernière, je citerai quelques faits.

A Blancs-Sablons, 22 barges ont pêché 6,559 quintaux de ce poisson en deux mois et demi ; une barge avec deux hommes en a pris 346 quintaux ; les pêcheurs les moins heureux en ont pris 188. A la baie des Moutons, à Natashquan, à la rivière Saint-Jean et à Magpie, on a fait aussi des pêches merveilleuses. Et cependant, malgré cette rare abondance, nos pêcheurs n'ont pas eu les grands profits qu'ils auraient dû en tirer, parce que leurs provisions de sel se sont épuisées trop tôt. Les mauvaises pêches des années précédentes les avaient rendus tellement craintifs que ces pauvres gens s'étaient fort mal pourvus ; mais il n'en sera plus ainsi maintenant que la pêche devient plus fructueuse. La pêche de la morue se pratique sur la côte du nord avec bien moins de misère et de danger que sur la côte du sud : premièrement elle se fait tout près de terre, et ensuite les pêcheurs ne sont pas obligés, comme ceux de Gaspé, de passer les nuits dans leurs barges pour se procurer de la boitte pour le lendemain. On prend cette boitte à la grève au moment de partir. Ces avantages et l'abondance du poisson attirent sur la côte du nord quantité de pêcheurs du sud.

Pêche du saumon.

Comme la pêche de la morue, la pêche du saumon sur la côte du nord a donné le plus beau résultat qui ait été constaté jusqu'à présent. Ce résultat a été surtout remarquable

à Moisie, à la rivière Saint-Jean, à Mingan et à Natashquan, où la pêche a augmenté de plus du double. A la côte du Labrador, il y a eu dans les rivières une légère décroissance, attribuée à la grande sécheresse qui les a fait baisser trop vite, de sorte que le poisson n'a pu les remonter qu'avec difficulté. Je suis d'autant plus porté à partager cette opinion, que les rets tendus aux embouchures ont pris beaucoup plus de saumons cette année que l'année dernière. D'après les rapports des gardes-pêches, les frayères dans les rivières du Labrador étaient si remplies que les poissons y semblaient entassés les uns sur les autres. Les lois de pêche sont très-strictement observées dans cette division, et on en voit les bons fruits. Un dimanche que j'étais à la rivière Saint-Jean, j'observais avec plaisir le nombreux essaim de saumons qui la remontaient, et leurs bonds hors de l'eau dans les endroits où les rets se tendaient la semaine. Le garde-pêche me dit qu'il avait fait souvent la même observation. Cela prouve la sagesse du règlement qui ordonne de lever les rets du samedi soir au dimanche matin, pour laisser un jour de passage libre, par semaine, aux poissons reproducteurs. De tous les règlements faits pour protéger nos rivières, je crois vraiment que celui-là est le plus favorable au repeuplement des cours d'eau. Dans les principaux postes de cette division, le saumon se vend à l'état frais à tant la livre; l'année dernière, il valait 5 cents la livre. Il y a sur la côte deux établissements, l'un à Natashquan et l'autre à Saint-Jean, où l'on achète ainsi le soumon frais pour le mettre en boîtes et l'exporter en cet état. M. Peasant est le propriétaire de celui de Natashquan. M. Holliday, de Québec, a fondé un autre établissement sur la rivière Saint-Jean, et y emploie 17 hommes. Il est sorti de ces deux ateliers plus de 80,000 boîtes de conserves de saumon. Les établissements de ce genre sont fort avantageux aux locataires des rivières, qui, grâce à eux, peuvent faire de beaux bénéfices. Je dois dire à la louange de M. Holliday qu'il est le premier Canadien qui ait tenté cette entreprise; le pays doit lui être reconnaissant de tous ses efforts pour améliorer la pêche du saumon et pour nous procurer ce poisson frais à bon marché. M. Holliday possède aussi à Moisie une piscifacture de saumon, qu'il a construite et qu'il soutient à ses frais. Jusqu'à présent je crois que le succès n'a pas absolument répondu à son attente, mais je suis persuadé qu'avec de l'attention et de l'étude et le concours d'un gardien intelligent, capable de saisir les causes d'irréussite et d'y apporter remède, cette utile fondation prospérera pleinement.

Pêche du maquereau.

Le maquereau vient rarement par bandes aussi nombreuses sur les rivages de cette division que sur ceux de la Gaspésie. On le trouve ordinairement dans le voisinage des Sept-Iles et sur la côte du Labrador, depuis Meccatina jusqu'aux Blanc-Sablons. La pêche en a été heureuse cette année aux Sept-Iles et dans la baie de Brador, où, depuis trois ans, ce poisson n'avait pas reparu.

Pêche du hareng en automne.

Il faut attribuer principalement à des vents forcés de nord-est l'insuccès de la pêche du hareng d'automne ou " hareng du Labrador." Les goëlettes expédiées à grands frais par les armateurs de Québec sont encore revenues cette année avec leurs marchandises après avoir perdu leur temps et leurs peines. Il n'y a guère, parmi les goëlettes canadiennes, que celles de la Pointe-aux-Esquimaux qui aient fait une bonne campagne. Ce succès terminait pour ces pêcheurs une saison des plus fructueuses, et leur assurait l'abondance et le bonheur durant l'hiver, quand une épidémie désastreuse tenant de la nature du typhus est venue fondre sur leur village. Les ravages en sont affreux, me dit-on, ce qui ne peut surprendre si l'on réfléchit que la population est sans médecin et sans secours.

Pêche de la baleine.

Quoique cette pêche soit pratiquée principalement par des baleiniers de Gaspé, je n'en ai pas encore parlé, vu que ce sujet se rapporte proprement à la division où se fait la pêche. Elle est en pleine décroissance. Outre qu'elle est hérissée de dangers, les baleines sont devenues si rares, que les armateurs l'abandonnent peu à peu pour se livrer à des travaux plus lucratifs et moins périlleux. Cette année, il n'y a eu qu'une goëlette d'équipée pour cette expédition.

Pêche de la truite et du flétan.

La truite est fort répandue dans toutes les rivières de cette division ; mais elle n'est pas l'objet d'une pêche spéciale. Même remarque à faire pour le flétan, qui se porte par grandes troupes entre l'île aux Œufs et Natashquan. D'ordinaire le flétan fait son apparition pendant la saison de pêche de la morue, et son arrivée paraît toujours fâcheuse à nos pêcheurs, parce que, disent-ils, il effraie ce dernier poisson. Les statistiques ci-jointes présentent le nombre de barils de truite et de flétan produits par cette division.

REMARQUES SUR LA DISPROPORTION ENTRE LES TAUX COMPARATIFS DU PRIX DES LICENCES POUR PLACES DE PÊCHE À SAUMON.

Je l'ai déjà dit en parlant des pêcheries à saumon d'Anticosti, je ne pouvais passer sous silence l'énorme disproportion qui existe entre les taux du prix des licences de pêche. Ces licences se donnaient auparavant, paraît-il, moyennant le droit nominal d'un écu par baril de poisson pêché. Ce prix fictif était peut-être assez raisonnable lorsque la capture et la protection étaient médiocres ; mais mais à présent qu'un système efficace et dispendieux a centuplé la valeur de ces pêcheries, il n'est rien de moins que juste, ce semble, que ceux qui tirent profit et richesse de cet état de choses amélioré contribuent dans la dépense accrue du service protecteur. Selon moi, on devrait avoir quelque principe fondamental d'évaluation, soit qu'on adopte ainsi pour base la valeur moyenne de la pêcherie ou le produit annuel. En jetant les yeux sur la liste des licences concédées, on voit que tel qui prend 30 barils de saumon ne paie que $6, tandis que le pêcheur qui en prendra 15 barils est tenu de payer $15. Je cite cet exemple entre beaucoup d'autres. Cette disparité est surtout notable parmi les pêcheurs de Gaspé et de Bonaventure ; et mes remarques ne doivent pas être appliquées à certaines portions de la côte du sud et de la côte du Labrador, où la pauvreté du sol et des circonstances particulières semblent donner aux colons un juste droit à quelques égards. Quoi qu'il en soit, pour les quelques licences que j'ai données suivant vos instructions l'année dernière, j'ai demandé uniformément le prix d'une piastre par baril de saumon, ce dont tout le monde a paru satisfait ; je ne vois donc pas pourquoi ce taux ne serait pas introduit en Gaspé et Bonaventure, et dans les autres divisions. L'augmentation constante et considérable constatée dans la pêche du saumon est due à la protection plus étendue qui est exercée par le gouvernement ; protection qui nécessite un surcroît de dépense. Le poisson n'est pas seulement devenu plus abondant, il a aussi acquis plus de valeur, les pêcheurs pouvant à présent le vendre frais, et à des prix plus avantageux presque partout dans Gaspé, dans Bonaventure et dans d'autres localités situées sur la côte

du nord. Pour toutes ces causes, et afin que les pêcheurs de saumon, dans mon district, supportent une part proportionnelle de la dépense nécessitée par la protection des pêcheries, je pense que le prix de la licence devrait être fixée à quelque taux plus uniforme et plus juste.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

N. LAVOIE.

Islet, 31 décembre 1870.

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure, aux Monts jusqu'au Blanc Sablon,

. COMTÉ

Noms des lieux de pêche.	Especes de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Especes de filets employés.													Morue.	
	Nombre de bâtim. pêcheurs.	Nombre de bateaux pêcheurs.	Nombre de bateaux plats.	Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Nombre de seines à morue.	Nombre de seines à maquereau.	Nombre de seines à hareng.	Nombre de seines à capelan.	Nombre de seines à lançon.	Nombre de brasses de rets à loup-marin.	Nombre de rets à morue.	Nombre de rets à maquereau.	Nombre de rets à hareng.	Nombre de brasses de rets à saumon.	Nombre de br. de rets à truite.	Nombre de pêches en fascines.	Nombre de loups-marins.	Nombre de quintaux —pêche d'été.	Nombre de quintaux —pêche d'automne.
Cap Chatte	1	50	....	4	100	5	..	..	..	...	..	....	..	....	50	.....	...	3	.....	1600	1400
Ste. Anne des Monts	..	96	....	...	192	22	1	..	..	2	..	....	..	....	90	36½	...	..	.....	4200	485
Ruisseau Arbour	..	4	....	...	8	3	..	..	..	...	..	....	..	....	5	.....	...	..	.....	115	8
Anse à Jean	..	1	....	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	2	.....	...	..	.....	43	11
Rivière à la Marthe	..	5	....	...	10	3	..	..	..	...	..	....	..	...	6	.....	...	..	.....	136	47
Marsonie	..	11	....	...	8	2	..	..	..	...	..	....	..	....	5	.....	...	..	.....	103	6
Rivière Glaude	..	11	....	...	22	10	..	..	..	...	..	....	..	....	16	.....	...	..	.....	268	15
Rivière à Pierre	..	7	....	...	14	7	..	..	..	...	..	....	..	....	14	.....	...	..	.....	323	26
Mont Louis	..	51	19	...	121	31	..	..	..	2	..	....	..	....	95	.....	...	..	.....	2300	440
Riv. Madeleine	..	6	3	...	15	4	1	..	..	...	..	....	..	2	5	300	...	..	.....	150	50
Grande Vallée	..	40	12	...	92	30	1	..	..	3	..	....	.	8	70	100	...	..	.....	1800	280
Anse à la Louise	..	1	4	...	3	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	21	...	..	.....	......	....
Bassin de Gaspé	3	....	6	...	6	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	26	...	..	.....	......	....
Anse au Homard	1	1	1	...	3	....	..	..	..	..	..	....	..	....	....	6	...	..	.....	......	....
Grande Grave	4	32	6	...	60	30	.	..	..	...	..	....	..	. .	....	.....	...	..	.....	......	.. .
Baie de Gaspé, Grande Grave	..	24	10	...	44	24	..	..	..	...	..	....	..	....	....	.....	...	..	.....	......	....
Anse Brûlée	..	8	4	...	16	12	..	..	..	...	..	....	..	....	....	.....	...	..	.....	......	....
Péninsule	2	6	8	...	24	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	30	30	..	.....	......	....
Gas., c. S. d. l. baie	1	5	18	...	20	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	60	36	.	.....	......	....
Sandy Beach	3	4	8	...	48	4	..	..	..	...	..	....	..	....	....	20	40	..	.....	......	....
Gaspé, côté nord de Sydenham	..	2	10	...	7	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	16	...	..	.....	......	....
Bras, N.-O. (côté sud)	..	3	8	...	8	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	15	10	..	.....	......	....
Rivière St. Jean, (côté nord)	..	4	12	...	8	6	..	..	..	...	..	....	..	....	....	6	...	..	.....	......	....
Rivière St. Jean, (côté sud)	.	3	10	...	6	4	..	..	..	...	..	....	..	....	....	12	...	..	.....	......	....
Rivière York	2	4	12	...	8	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	20	15	..	.....	......	....
Petite riv. Gaspé	..	8	6	...	13	12	..	..	..	...	..	....	..	....	....	.....	...	..	.....	......	....
Petit cap aux Os	..	6	3	...	12	6	..	..	..	...	..	....	..	...	....	5	30	..	.....	......	....
Grand cap aux Os	..	6	4	...	11	14	..	..	..	...	..	....	..	....	....	5	...	..	.....	......	....
Douglastown	2	30	12	...	60	30	..	..	..	...	..	....	..	....	....	15	...	..	.....	......	....
An. au Loup-mar.	..	10	6	...	20	10	.	..	..	...	..	....	..	....	....	.....	...	..	.....	......	....
Belle Anse	..	6	4	...	12	6	..	..	..	...	..	....	..	....	....	.....	...	..	.....	......	....
Pointe St. Pierre	..	73	25	...	130	68	..	..	..	...	..	....	..	....	....	5	...	..	.....	......	....
Malbaie	..	42	30	...	84	60	..	..	..	...	..	....	..	....	....	24	...	..	. ..	......	....
Barachois	..	24	10	...	48	25	..	..	..	...	..	....	..	....	....	20	...	..	.....	......	....
Coin du Banc	..	15	7	...	30	12	..	..	..	...	..	....	..	....	....	.....	...	..	.....	......	....
Anse à Beaufils	..	38	30	...	76	40	8	..	..	...	..	....	..	10	120	.....	...	..	.....	2850	1350
Anse du Cap, Petite riv. E.	2	80	52	10	160	90	15	..	..	...	..	....	..	12	180	.....	...	.	.....	6000	280

îles de la Madeleine, et sur la Côte du Nord ou Labrador, depuis la Pointe des y compris l'île d'Anticosti.

DE GASPÉ.

Especes de poissons pechés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.				
Quintaux d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardines.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morues.	Gallons d'huile de loup-marin.	Gallons d'huile de baleine.	Gallons d'huile de marsouin.	Gallons d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.
....	....	....	25	...	..	10	..	.....	2	...	...	.....	.....	50	1100	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	2	..	25	6¼	...	...	.....	.....	96	2865	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	7	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	160	....	.....	...	.....	...
....	....	....	2	...	..	1	..	.....	....	...	...	.....	.....	...	64	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	6	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	192	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	2	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	140	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	371	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	8	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	218	....	.....	...	.....	...
91	20	13	68	...	..	18	..	28	14	...	3	.....	.....	....	1800	....	.....	...	.....	...
5	3	3	5	...	..	6	..	30	10	...	...	.....	.....	....	100	....	.....	...	.....	...
75	13	16	50	...	..	30	..	10	....	...	7	.....	.....	....	1400	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	47	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	36	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	19	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	20	25	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	20	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	25	30	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	10	.....	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	80	.....	...	..	...	..	56	....	...	...	.....	3600	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	20	.....	...	..	...	..	85	....	...	...	.....	7000	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	140	.....	...	..	...	..	50	....	...	...	.....	11000	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	15	.....	...	..	...	..	26	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	5	.....	...	..	...	..	54	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	6	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	16	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	76	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	40	30	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	6	12	...	..	...	..	2½	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	8	15	...	..	...	..	3	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	40	18	...	..	...	..	25	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	10	10	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	....	21	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	....	40	...	..	...	..	6	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	....	30	...	..	...	..	26	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	....	20	...	..	...	..	55	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
....	....	....	20	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	.....	....	.....	...	.....	...
50	....	....	100	...	..	...	..	.....	....	...	10	.....	.....	....	2550	....	.....	...	.....	40
100	...	....	120	...	..	...	..	.....	....	...	12	.....	.....	....	5350	....	.....	...	.....	60

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

COMTÉ DE

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés. — Nombre de bâtim. pêcheurs.	Nombre de bateaux pêcheurs.	Nombre de bateaux plats.	Nombre d'hommes employés. — Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Espèces de filets employés. — Nombre de seines à morue.	Nombre de seines à maquereau.	Nombre de seines à hareng.	Nombre de seines à capelan.	Nombre de seines à lançon.	Nombre de brasses de rets à loup-marin.	Nombre de rets à morue.	Nombre de rets à maquereau.	Nombre de rets à hareng.	Nombre de brasses de rets à saumon.	Nombre de br. de rets à truite.	Nombre de pêches en fascines.	Nombre de loups-marins.	Morue. — Nombre de quintaux —pêche d'été.	Morue. — Nombre de quintaux —pêche d'automne.
Grande Riv. et Petite Riv, O.	..	93	85	...	186	100	11	..	..	...	..	....	..	15	200	3	...	..	.....	6875	4085
Pabos	..	77	56	...	154	70	12	..	..	...	..	....	..	6	160	6	...	..	.....	4620	2695
Newport.......	..	79	86	...	156	70	16	.	..	...	..	....	..	5	170	1	...	..	.....	5530	2370
Percé.........	..	110	58	...	220	191	2	..	..	13	2	....	..	68	228	1	...	..	.....	8176	3475
Ile Bonaventure.........	..	67	27	...	134	83	..	..	..	7	1	....	..	16	154	.....	...	..	.....	5600	1435
Totaux	21	1143	652	14	2351	1084	67	..	..	27	3	....	..	142	1570	753½	161	3	.....	50689	20928

COMTÉ DE

Noms des lieux de pêche.	Nombre de bâtim. pêcheurs.	Nombre de bateaux pêcheurs.	Nombre de bateaux plats.	Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Nombre de seines à morue.	Nombre de seines à maquereau.	Nombre de seines à hareng.	Nombre de seines à capelan.	Nombre de seines à lançon.	Nombre de brasses de rets à loup-marin.	Nombre de rets à morue.	Nombre de rets à maquereau.	Nombre de rets à hareng.	Nombre de brasses de rets à saumon.	Nombre de br. de rets à truite.	Nombre de pêches en fascines.	Nombre de loups-marins.	Morue — quintaux pêche d'été.	Morue — quintaux pêche d'automne.
Anse au Gascon	..	25	20	....	50	....	..	..	..	8	..	....	..	....	60	.....	...	..	.....	800	500
Anse à la Barbe	..	7	5	...	17	....	..	..	..	2	..	....	..	....	14	.....	...	..	.....	270	140
Port Daniel....	..	29	...	...	58	....	..	..	..	7	..	....	..	....	43	7	...	..	.....	1015	600
Pointe S.-O. du Port Daniel..	..	....	5	...	5	....	..	..	..	3	..	....	..	....	8	1	...	..	.....	125	65
Pointe au Loup-Marin	..	4	22	...	30	....	..	..	..	5	..	....	..	....	32	.....	...	..	.....	650	160
Chigouac	..	6	9	...	16	....	..	..	..	3	..	....	..	....	17	.....	...	..	.....	450	70
Nouv'le (en aval)	..	31	20	...	62	....	..	..	..	7	..	....	..	....	47	.....	...	..	.....	800	430
Paspébiac.....	..	20	14	...	40	....	..	..	..	9	..	....	..	....	33	.....	...	..	.....	210	360
New Carlisle ..	..	49	49	...	98	230	..	..	22	17	..	....	..	32	50	.....	...	..	.....	2020	1640
Grand et Petit Bonaventure .	..	67	67	...	134	83	..	..	25	36	..	....	..	40	65	24	...	..	.....	2900	1792
De la Riv. au Capelan jusqu'au g'd Cascapédia	..	15	20	...	30	24	..	..	7	2	..	....	..	6	20	107	...	..	.....	300	125
Maria	..	4	25	...	33	....	..	..	..	10	..	....	..	....	125	3	...	2	.....	30	15
Carleton	..	5	20	...	30	....	..	..	..	8	..	....	..	....	120	2	...	1	.....	......	.....
Nouv. (en amont)	..	2	5	...	9	....	..	..	..	....	..	....	..	....	10	3	...	..	.....	......	.....
Maguasha	..	....	5	...	5	....	..	..	..	....	..	....	..	....	....	5	...	..	.....	......	.....
Pointe à la Garde	..	....	1	...	1	....	..	..	..	....	..	....	..	....	....	1	...	..	.....	......	.....
P'te de la Bat'rie	..	....	1	...	1	....	..	..	..	....	..	....	..	....	....	1	...	..	.....	......	.....
Petite Batterie .	..	....	1	...	1	....	..	..	..	....	..	....	..	....	....	1	...	..	.....	......	.....
P'te de la Croix.	..	....	1	...	2	....	..	..	..	....	..	....	..	....	....	1	...	..	.....	......	.....
P'te à Bourdon.	..	....	2	...	3	....	..	..	..	....	..	....	..	....	....	3	...	..	.....	......	.....
Totaux	..	264	292	...	625	337	..	..	54	117	..	....	..	78	644	169	...	3	.....	9570	5897

aux îles de la Madeleine et sur la Côte du nord ou Ladrador, etc.—*Suite.*

GASPE.—*Suite.*

Espèces de poissons péchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.				
Quintaux d'aigrefin (haddock).	Quintaud e lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardines.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Gallons d'huile de loup-marin.	Gallons d'huile de baleine.	Gallons d'huile de marsouin.	Gallons d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.
430	....	....	300	...	..	...	..	30	....	...	12	.....	.....	....	6900	....	.....	...	....	60
200	....	....	300	...	..	...	..	93	....	...	15	.....	.....	....	4510	....	.....	...	....	30
200	....	....	350	...	..	...	..	10	....	...	10	.....	.....	....	4860	....	.....	...	....	40
15	....	2	39	...	..	...	..	4	....	...	35	.....	.....	....	10243	....	.....	...	....	...
....	....	....	47	...	..	...	..	.....	....	...	14	.....	.....	....	4400	....	.....	...	....	...
1166	36	453	1677	...	..	90	..	818½	32¼	...	118	.....	21620	146	47223	....	.....	...	...	230

BONAVENTURE.

....	....	....	25	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	1200	....	.....	...	....	...
....	....	....	20	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	340	....	.....	...	....	...
....	....	....	125	...	..	...	..	104	....	...	...	.....	.....	....	1600	....	.....	...	....	...
....	....	35	20	...	..	...	..	15½	....	...	...	.....	.....	....	165	....	.....	...	....	...
....	....	....	15	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	750	....	.....	...	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	500	....	.....	...	....	...
....	....	....	600	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	1200	....	.....	...	....	...
....	....	....	30	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	560	....	50	...	....	...
75	12	30	860	...	..	...	..	.....	....	...	5	.....	.....	....	1000	....	3500	...	....	...
80	20	32	2500	130	..	...	..	13½	....	3	8	.....	.....	....	12500	400	2500	...	4000	...
6	3	6	2000	...	..	...	..	105	....	11	4	.....	80	....	300	100	260	...	300	...
....	....	22	1375	140	..	...	..	128	....	8	...	.....	.....	....	......	150	190	125	....	...
....	.. ..	20	2250	80	..	...	..	102	....	4	...	.....	.....	....	......	200	100	90	....	...
....	....	....	150	...	..	...	..	28	....	...	...	.....	.....	....	......	25	40	30	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	105	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	20	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	8	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	...	....	.....	...	..	...	..	1½	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	75	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	75	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
161	35	145	9970	350	..	...	..	780½	....	26	17	.....	80	....	20115	875	6640	245	4300	...

Statistique des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

ILE DE LA

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.														Morue.	
	Nombre de bâtim. pêcheurs.	Nombre de bateaux pêcheurs.	Nombre de bateaux plats.	Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Nombre de seines à morue.	Nombre de seines à maquereau.	Nombre de seines à hareng.	Nombre de seines à capelan.	Nombre de seines à lançon.	Nombre de brasses de rets de loup-marin.	Nombre de rets à morue.	Nombre de rets à maquereau.	Nombre de rets à hareng.	Nombre de brasses de rets à saumon.	Nombre de rets à truite.	Nombre de pêches en fascines.	Nombre de loups-marins.	Nombre de quintaux —pêche d'été.	Nombre de quintaux —pêche d'automne.
Ile Amherst.																					
Baie de Plaisance	7	45	20	9	127	77	..	..	2	2	..	....	..	131	4	.....	...	..	1925	1522	.....
Bassin	..	21	....	...	47	42	..	..	..	...	..	....	..	64	21	.....	...	..	.....	835	186
Anse au Moulin	..	16	....	...	36	36	..	..	..	...	..	....	..	100	18	.....	...	..	.....	1067	152
Anse à la Cabane	..	31	....	...	66	66	..	..	..	...	..	....	..	58	51	.....	...	..	.....	2065	238
Cap Ouest	..	5	....	...	11	10	..	..	..	...	..	....	..	2	2	.....	...	..	.....	201	78
Ile des Meules.																					
Etang du Nord	..	42	....	...	103	83	..	..	..	...	..	....	..	1	1	.....	...	..	.....	3005	294
Cap Mull	..	10	....	...	22	4	..	..	..	...	..	....	..	....	....	.....	...	..	.....	33	.....
Ile Allright.																					
Havre des Maisons	12	30	30	28	101	97	..	..	..	3	..	....	..	....	1	.....	...	..	8310	4275	.....
Côté Ouest de la Grande Entrée	..	30	....	...	62	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	.....	...	..	.....	53	.....
Anse à Elie	..	17	....	...	41	17	..	..	..	...	..	....	..	1	9	.....	...	..	.....	268	.....
Echouerie	..	7	....	...	17	2	..	..	..	...	..	....	..	....	....	.....	...	..	.....	38	.....
Pointe Basse	..	7	....	...	15	4	..	..	..	...	..	....	..	....	....	.....	...	..	.....	33	.....
South Beach	..	28	....	...	79	24	..	..	..	...	..	....	..	1	9	.....	...	..	.....	380	.....
Ile Coffin.																					
Côté E. de la Grande Entrée	..	17	....	...	35	17	..	..	..	...	..	....	..	....	17	.....	...	..	.....	514	.....
Ile Bryon.	..	3	....	...	6	....	..	..	..	...	..	....	..	4	1	.....	...	..	.....	....	.....
Ile d'Entrée.	..	7	....	...	17	32	..	..	..	...	..	....	..	38	7	.....	...	..	.....	119	.....
Totaux	19	316	50	37	785	511	..	..	2	5	..	....	..	400	141	.....	...	..	10235	14408	948

aux îles de la Madeleine, et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

MADELEINE.

Espèces de poissons pêchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poisson employé comme engrais.				
Quintaux d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Bottes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Gallons d'huile de loup-marin.	Gallons d'huile de baleine.	Gallons d'huile de marsouin.	Gallons d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.
....	....	450	702	...	..	...	..	.....	....	...	...	7408	.....	....	920	....	.....	...	....	...
....	....	66	169	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	691	....	.....	...	....	...
....	....	62	202	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	552	....	.....	...	....	...
....	....	77	222	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	1084	....	.....	...	....	...
....	....	15	38	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	106	....	.....	...	....	...
....	....	120	383	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	1509	....	.....	...	....	...
....	....	85	52	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	16	....	.....	...	....	...
....	....	25	13	...	..	...	..	.....	....	...	...	34080	.....	....	2450	....	.....	...	....	...
....	....	363	176	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	25	....	.....	...	....	...
....	....	299	257	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	95	....	.....	...	....	...
....	....	104	99	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	15	....	.....	...	....	...
....	....	93	77	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	14	....	.....	...	....	...
....	....	430	136	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	129	....	.....	...	....	...
....	....	414	311	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	181	....	.....	...	....	...
....	....	36	13	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	112	65	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	65	....	.....	...	....	...
....	....	2751	2915	...	..	...	..	.....	....	...	...	41488	.....	....	7852	....	.....	...	....	...

STATISTIQUE DES pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure

COMTÉ DE

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.													Morue.	
	Nombre de bâtim. pêcheurs.	Nombre de bateaux pêcheurs.	Nombre de bateaux plats.	Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Nombre de seines à morue.	Nombre de seines à maquer.	Nombre de seines à hareng.	Nombre de seines à capelan.	Nombre de seines à lançon.	Nombre de brasses de rets à loup-marin.	Nombre de rets à morue.	Nombre de rets à maquereau.	Nombre de rets à hareng.	Nombre de brasses de rets à saumon.	Nomb. de br. de rets à truite.	Nombre de pêches en fascines.	Nombre de loups-marins.	Nombre de quintaux —pêche d'été.	Nombre de quintaux —pêche d'automne.
Pointe des Monts	..	1	1	2	2								2			75 {	36 rets	}		9	10
Baie de la Trinité	..	2	1	4	4								4			100 {	35 rets	}		9	24
Riv. de la Trinité (en dehors)	..	1		2	2								2			110	25			11	26
Ile au Caribou	..	4	3	6	6		1						6			169	84			43	25
Petite rivière de la Trinité	..	1		1	1								1			55				5½	8
Riv. Petit Mai	..	1	1		2								4								40
P'te au Caribou	..	1	1		2								4								40
Riv. Pentecôte	..	1	1		2								4								120
Rivière Godbout	..	3	3	3	4								6		3					12	12
Riv. Ste. Marguerite	...	3	4		8										2	8	40				220
Sept Iles	..	4	5		8										1	8		2			
P'te au Jambon	..	1	1		2											4					10
Rivière Moisie (rets en dedans)	4	23	21	14	48	10				2			5	3	1	40	50			400	2306
Rivière Moisie (rets en dehors)	..	15	4		30	10	1			2	2									825	925
Pointe à la Marmite	1	2	2	6	5									13	1						
Pigou	..	5	2		10	1				1	1									300	375
Shallop-Creek	..	2	1		4	2				1	1				1					140	
Anse Gibraltar	..	16	4		32	17	2			3	3				4					1650	150
Shelldrake	..	1	2		2	2				1	1				2					60	20
Shelldrake Beach	1	10	2	4	20	9	2			1	1									800	200
Shelldrake Head	..	10	5		20	9	2	2		3	3				1					980	90
Petit Shelldrake	..	5	1		10	6	1			1	1									525	20
Anse Primrose	..	2	2		4	3				1	1				1					215	
Riv. au Tonnerre	..	24	4		48	35	1	1	1	2	2				3					3190	
Ridge-Point	..	8	1		16	8				1	1									1105	
Anse Rambler	2	46	18	11	91	69				11	11				14					7005	450
Anse des Roussies	..	6	5		12	7				2	2				4					300	68
Magpie	..	3	3		6	2				2	2				4					140	30
Pointe aux Esquimaux	15	36	16	62	73				3	4									20000	4400	
Rivière St. Jean	2	27	13	7	55	41			1	5	5				15					2999	198
Longue-Pointe	3	42	11	10	84	36				7	7				4					5323	645
Mingan	1		1	3						1	1										
Riv. Romaine	..		1		1											400					
Riv. Jupitagan																					

aux îles de la Madeleine et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

SAGUENAY.

Espèces de poissons pechés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.				
Quintaux d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Gallons d'huile de loup-marin.	Gallons d'huile de baleine.	Gallons d'huile de marsouin.	Gallons d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.
...	...	...	...	...	...	1	...	15	3	...	...	...	...	...	30	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	55	3	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	1	...	40	5	...	...	...	...	...	20	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	1	...	78½	2½	...	...	...	...	...	81½	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	10	...	...	...	...	...	...	10	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8	...	...	...	...	...
...	...	...	20	...	...	...	...	21	4	...	...	...	...	...	176	...	...	...	...	...
...	...	...	415	15	...	...	...	9	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	18	...	...	...	...	...	...	8	...	...	...	...	...
...	...	3	2	...	...	19	...	1100½	11	...	...	...	...	2	1320	...	19	...	...	...
...	...	...	...	...	...	12	...	...	...	...	...	...	...	...	1400	...	40	...	...	...
...	...	70	10	...	...	...	...	3½	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	5	...	...	...	5	...	...	...	...	...	30	2500	...	600	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	140	...	...	...	...	...
...	...	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1560	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	3	...	...	...	...	...	...	80	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	14½	...	...	...	...	...	...	700	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1140	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	...	500	...	...	...	...	...
...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	220	...	...	...	...	...
...	...	...	13	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	3190	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	957	...	...	...	...	...
...	...	...	7	...	...	3	...	...	...	...	...	...	...	...	7191	...	...	...	...	...
...	...	...	2	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	...	567	...	...	...	...	...
...	...	...	11	...	...	...	...	133	...	...	...	...	...	...	143	...	...	...	...	...
...	...	...	3010	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4400	...	...	...	...	...
...	...	...	12	...	...	12	...	575¾	...	...	...	...	...	...	2918	...	...	...	...	...
...	...	...	32	...	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...	5928	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	101	...	...	...	2486	...	...	150	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	20½	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	15½	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure'

COMTE DE

Noms des lieux de peche.	Especes de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Especes de filets employés.													Morue.	
	Nombre de bâtim. pêcheurs.	Nombre de bateaux pêcheurs.	Nombre de bateaux plats.	Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Nombre de seines à morue.	Nombre de seines à maquereau.	Nombre de seines à hareng.	Nombre de seines à capelan.	Nombre de seines à lançon.	Nombre de brasses de rets à loup-marin.	Nombre de rets à morue.	Nombre de rets à maquereau.	Nombre de rets à hareng.	Nombre de brasses de rets à saumon.	Nombre de rets à truite.	Nombre de pêches en fascines.	Nombre de loups-marins.	Nombre de quintaux—pêche d'été.	Nombre de quintaux—pêche d'automne.
Banc de Natashquan	4	3	3	8	6	5									40	400			7023	440	13
Rivière Natashq.			9		16							30				3000	50		5		
Rapide do			3		6	5															
Havre do		25	26		49	53			40	40					436					2557	
Shicàtaca	2	4	4	11	8	3				80					80				1600	460	
Riv. do			2		2											500	10				
do Musquarro			1		1											100	10				
do Washecootai			1		2											400					
Pte. do			1		1											80					
Pte. Mistassini			1		1											130					
Atecpetal		1	2		1							150				45			50		
Corneille		1	3		1							40				75	60		7		
Grand Watsheschoo		1	1		2							80							14	50	
Petit Watsheschoo		1	3		2							30				100	20		15	20	
Nabisippi		1	2		2	1						40				150	15		3	45	
Agwanus		1	2		2	1						75				220	20		50	8	
Riv. Napitippi			2		2							20				2	20		10	5	
Baie des Rochers		1	2		4	3										3	20			100	
Shicataca		1	1		2					1						70				65	
Havre de Canso			1		2							100				150	20		20	30	
Anse du Portage			1		4							543				75	30		42	2	
St. Augustin		1	1		1	2						345				130			40	20	
Baie de St. Augustin			2		2							135				150			40	15	
Riv. St. Augustin			1		1											120	30				
Redpoint, Pacachoo			1		1											44	5				
Tête à la baleine Pacachou			1		1					1		274				85			20	19	
Rigolet, Pacachoo			3		3											355	100				
Riv. Kikapoe			2		2							250				160			100		
Fonderie de Fecteau			1		1											47	6		10	6	
Lac Salé			1		3											60				25	
Baie Rouge		1	1		3							80				60			65	140	
Ile Meccatina		1	1		2							64		1		80			13	100	
B. des Moutons		5	2		10			1				500				140			140	200	
Tête à la baleine, Meccatina		2	4		11					1		800		1		245			150	350	
Grande rivière Meccatina			1		4							322				60			240	10	

aux îles de la Madeleine, et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

SAGUENAY.—*Suite.*

Espèces de poissons pêchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.				
Quintaux d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardines.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Gallons d'huile de loup-marin.	Gallons d'huile de baleine.	Gallons d'huile de marsouin.	Gallons d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogue de morue.
...	...	...	105	...	...	...	...	60	...	...	...	26700	...	...	365	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	500	7	...	...	10	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	330	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2180	...	...	...	...	...
...	...	...	90	...	...	...	...	...	...	...	...	6500	...	...	430	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	27	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	5	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	14	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	6	...	...	...	100	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	12	4	...	...	10	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	30	...	...	30	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	1	...	18	1	...	...	30	...	...	10	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	2	...	20	1	...	...	6	...	...	35	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	30	1	...	...	100	...	...	6	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	4	2	...	...	40	...	...	4	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	18	1	...	...	...	...	...	100	...	...	...	...	...
...	...	½	...	...	...	...	...	6	...	...	...	...	...	...	46	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	6	1½	...	...	32	...	...	20	...	...	...	...	...
...	...	1	...	...	...	...	...	4	1	...	...	120	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	5	...	...	...	...	...	...	7	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	4	3	...	...	90	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	6½	1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	6	½	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	½	...	...	...	...	...	8	...	...	...	120	...	...	16	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	8½	4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	9	...	...	...	705	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	7	½	...	...	20	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	5	...	...	...	12	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	3	...	...	...	405	...	...	67	...	...	...	...	...
...	...	1	...	...	...	...	...	8	...	...	...	75	...	...	55	...	...	...	...	...
...	...	45	...	...	...	...	...	8	...	...	...	980	...	...	120	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	27	...	...	...	1050	...	...	250	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	7	...	...	[illegible]	1880	...	...	...	...	...	...	...	...

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure,

COMTÉ DE

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.												Nombre de loups-marins.	Morue.	
	Nombre de bâtim. pêcheurs.	Nombre de bateaux pêcheurs.	Nombre de bateaux plats.	Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Nombre de seines à morue.	Nombre de seines à maquereau.	Nombre de seines à hareng.	Nombre de seines à capelan.	Nombre de seines à lançon.	Nombre de brasses de rets à loup-marin.	Nombre de rets à morue.	Nombre de rets à maquereau.	Nombre de rets à hareng.	Nombre de brasses de rets à saumon.	Nombre de br. de rets à truite.	Nombre de pêches en fascines.		Nombre de quintaux —pêche d'été.	Nombre de quintaux —pêche d'automne.
Ile aux Goëlands Meccatina	..	1	1	...	2	....	..	..	..	....	..	235	..	....	....	.....	....	..	60	100	.....
Cocoachou	..	....	1	...	1	....	..	..	..	....	..	....	..	....	....	.....	....	..	.....	......	.....
Pointe à Giroux	..	....	1	...	2	....	..	..	..	....	..	30	..	....	....	240	10	..	11	20	.....
Etamamu	..	....	2	...	2	....	..	..	..	....	..	....	..	....	....	150	....	..	14	.. ...	.....
P'te à la Morue.	..	1	1	...	2	....	..	..	..	....	..	100	..	....	....	.....	....	..	70	20	.....
Wastakaiatik	..	1	...	...	3	....	..	..	..	....	..	240	..	....	....	.....	....	..	12	.... .	.....
Nitagamiou	..	....	1	...	1	....	..	..	..	....	..	60	..	....	....	60	....	..	20	......	.....
Cap Whittle	..	...	1	...	1	....	..	..	..	....	..	45	..	....	....	50	....	..	22	30	.....
Pointe à l'Espar	..	2	1	...	7	....	..	..	..	1	..	800	..	....	....	35	....	..	360	60	.....
Grande rivière St. Augustin	..	....	1	...	1	....	..	..	..	....	..	300	..	....	....	150	....	..	50	......	.....
Ile des Chiens	..	1	3	...	2	....	..	..	..	....	..	320	..	....	....	285	40	..	13	30	.....
Anse de Lydie	..	....	2	...	2	....	..	..	..	....	..	20	..	....	....	2	20	..	5	30	.....
Pêche à Lizotte.	..	....	2	...	2	....	..	..	..	....	..	....	..	1	1	2	20	..	.....	......	.....
Ile du Vieux Fort	..	2	2	...	4	4	1	..	1	1	..	100	..	....	....	.....	....	..	5	200	.....
Ile Brûlée	1	5	4	...	10	4	1	..	1	1	..	....	..	....	....	.....	....	..	20	350	.....
Bonne Espérance	..	5	5	...	10	7	1	..	1	1	..	40	..	....	2	1	10	..	7	580	.....
Ile aux Tourtes.	..	2	2	...	4	3	..	..	1	....	..	50	..	....	2	2	10	..	5	250	.....
Pointe au Bâton	..	1	2	...	2	....	..	..	..	....	..	150	..	....	4	4	30	..	10	50	.....
Baie aux S'mons	..	7	7	...	16	10	1	..	..	2	..	200	..	....	1	5	40	..	30	350	.....
Les Cinq-Lieues	..	1	2	...	2	....	..	..	..	1	..	200	..	....	....	1	....	..	5	......	.....
Baie du Milieu	..	....	1	...	1	....	..	..	..	....	..	....	..	....	....	1	....	..	.....	......	.....
Belles Amours.	1	2	1	...	4	2	..	..	..	1	..	200	..	....	....	.....	....	..	40	100	.....
Iles Bruin	..	3	2	...	6	1	..	..	1	2	..	150	..	....	4	2	....	..	55	220	.....
Bradore	..	1	2	...	2	....	..	..	..	....	..	200	..	....	....	.....	....	..	50	30	.....
Anse aux Dunes	..	1	2	...	4	2	..	..	..	....	..	200	..	....	....	1	....	..	50	50	.....
Longue-Pointe	..	2	4	...	7	4	..	..	..	1	..	550	..	....	2	1	....	..	175	220	.....
Rivière St. Paul	..	....	....	....	....	....	..	..	..	....	..	....	..	....	....	10	....	..	.....	......	.....
	37	394	286	154	877	377	14	4	50	185	45	8068	38	19	633	9204	867	2	30746	38003	6026

aux îles de la Madeleine, et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

SAGUENAY.—*Suite.*

Espèces de poissons pêchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.				
Quintaux d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Gallons d'huile de loup-marin.	Gallons d'huile de baleine.	Gallons d'huile de marsouin.	Gallons d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.
												142			56					
								5												
								14	1			15			15					
								30				30								
												90			15					
												70								
								2				40								
								2				45			20					
		60						2				3500			50					
								6	1			315								
								28	3½			55			30					
								18	1			20			130					
		4						18	2											
		80										20			200					
								2				100			350					
		5						8	1			32			580					
		4						10				40			250					
								28	2						50					
		5						63	2			180			550					
												20								
												240			100					
								8				320			220					
												300			30					
												300			50					
								12				1025			220					
								48												
....	....	284	4075	15	..	66	..	3641¾	72½	...	...	48130	2500	2	40096	....	59	...	....	...

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure

ILE

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés. — Nombre de bâtim. pêcheurs.	Nombre de bateaux pêcheurs.	Nombre de bateaux plats.	Nombre d'hommes employés. — Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Especes de filets employés. — Nombre de seines à morue.	Nombre de seines à maquereau.	Nombre de seines à hareng.	Nombre de seines à capelan.	Nombre de seines à lançon.	Nombre de brasses de rets à loup-marin.	Nombre de rets à morue.	Nombre de rets à maquereau.	Nombre de rets à hareng.	Nombre de brasses de rets à saumon.	Nombre de br. de rets à truite.	Nombre de pêches en fascines.	Nombre de loups-marins.	Morue. — Nombre de quintaux—pêche d'été.	Nombre de quintaux—pêche d'automne.
Pointe S. O....	..	8	6	...	16	3	..	..	..	...	..	....	..	3	13	.....	...	..	.....	......	1200
Shallop Creek..	1	2	2	...	3	....	..	..	..	...	..	2	..	....	....	1	...	..	.....	......	.....
Riv. Dauphine.	..	1	2	...	2	....	..	..	..	...	..	1	..	....	....	1	...	..	.....	......	.....
Belle Baie......	1	20	7	...	20	4	..	..	..	...	..	....	..	3	11	.....	...	..	.....	......	1100
Baie Creuse....	..	1	1	...	2	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	1	...	..	.....	......	.....
Riv. au Saumon.	..	1	2	...	3	....	..	..	..	...	..	....	..	2	2	2	...	..	.....	......	.....
Rocher des Rats-Musqués.....	2	4	3	...	8	2	..	..	..	...	..	....	..	2	7	1	...	..	.....	......	320
Baie du Capelan	..	8	4	...	16	2	..	..	..	...	..	....	..	3	13	.....	...	..	.....	......	960
Anse de McDonnell..........	1	9	5	...	18	5	..	..	..	...	..	....	..	6	11	1	...	..	.....	......	675
Baie des Anglais	1	13	8	...	26	7	..	..	..	...	..	...	..	11	17	.....	...	..	.....	......	1690
Baie de Gamache	1	2	1	...	3	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	2	...	..	.....	......	.....
Rivière Jupiter.	..	1	1	...	....	....	..	..	..	...	..	....	..	....	....	1	1	..	.....	......	.....
Totaux.....	7	70	42	...	117	23	..	..	..	...	..	3	..	30	74	10	1	..	.....	......	5945

aux îles de la Madeleine, et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

D'ANTICOSTI.

Espèces de poissons pêchés.												Espèces d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.				
Quintaux d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Gallons d'huile de loup-marin.	Gallons d'huile de baleine.	Gallons d'huile de marsouin.	Gallons d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.
....	....	4	125	...	..	37	..	....	....	...	...	.....	.....	....	824	....	.....	...	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	28	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	18	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	13	302	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	812	....	.....	...	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	2	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	7	.....	...	..	...	..	24	....	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	....	40	...	..	12	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	183	....	.....	...	....	...
....	....	10	40	...	..	25	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	443	....	.....	...	....	...
....	....	....	102	...	..	...	..	4	....	...	...	.....	.....	....	422	....	.....	...	....	...
....	....	10	224	...	..	...	..	.....	....	...	...	.....	.....	....	1123	....	.....	...	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	2	....	...	...	144	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	....	.....	...	..	...	..	24	12	...	...	.....	.....	....	......	....	.....	...	....	...
....	....	44	833	...	..	74	..	102	12	...	...	144	.....	....	3807	....	.....	...	....	...

STATISTIQUE des pêches faites dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure

RÉCAPITU

Noms des lieux de pêche.	Espèces de bateaux employés.			Nombre d'hommes employés.			Espèces de filets employés.														Morue.	
	Nombre de bâtim. pêcheurs.	Nombre de bateaux pêcheurs.	Nombre de bateaux plats.	Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Nombre de seines à morue.	Nombre de seines à maquereau.	Nombre de seines à hareng.	Nombre de seines à capelan.	Nombre de seines à lançon.	Nombre de brasses de rets à loup-marin.	Nombre de rets à morue.	Nombre de rets à maquereau.	Nombre de rets à hareng.	Nombre de brasses de rets à saumon.	Nombre de br. de rets à truite.	Nombre de pêches en fascines.	Nombre de loups-marins.	Nombre de quintaux—pêche d'été.	Nombre de quintaux—pêche d'automne.
Comté de Gaspé......	21	1143	652	14	2351	1084	67	..	...	27	3	....	..	142	1570	753	161	3	.....	50689	20928
Comté de Bonaventure.....	..	264	292	...	625	337	..	..	54	117	..	....	..	78	644	159	....	3	.....	9570	5897
Iles de la Madeleine........	19	316	50	37	785	511	..	..	2	5	..	....	..	400	141	.....	....	..	10235	14408	948
Comté de Saguenay......	37	394	286	154	877	377	14	4	50	185	45	8068	38	19	633	9204	867	2	30747	38003	6026
Ile d'Anticosti...........	7	70	42	...	117	23	..	..	...	...	..	3	..	...	30	74	10	1	.....	......	5945
Totaux	84	2187	1322	205	4755	2332	81	4	106	334	48	8071	38	669	3062	10126	1029	8	40981	112670	39744

aux îles de la Madeleine, et sur la Côte du Nord ou Labrador, etc.—*Suite.*

LATION.

Especes de poissons pechés.												Especes d'huiles fabriquées.				Poissons employés comme engrais.				
Quintaux d'aigrefin (haddock).	Quintaux de lingue.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de sardine.	Barils de flétan.	Barils de thon.	Barils de saumon.	Barils de truite.	Barils d'anguille.	Barils de langues et noues de morue.	Gallons d'huile de loup-marin.	Gallons d'huile de baleine.	Gallons d'huile de marsouin.	Gallons d'huile de morue.	Barils de hareng.	Barils de capelan.	Barils de plie.	Barils d'éperlan.	Barils de rogues de morue.
1166	36	453	1677	...	..	90	..	819	32	...	118	.....	21620	146	47223	....	.....	...	....	230
161	35	145	9970	330	..	...	..	780	....	26	17	.....	80	....	20115	875	6640	245	4300	...
....	....	2751	2915	...	..	...	..	.....	....	...	...	41488	.....	....	7852	....	.....	...	....	...
....	....	284	4075	15	..	66	..	3462	73	...	...	48130	2500	2	40096	....	59	...	....	...
....	....	44	833	...	..	74	..	102	12	...	...	144	.....	....	3807	....	.....	...	....	...
1327	71	3677	19470	365	..	230	..	5163	117	26	135	89762	24200	148	119093	875	6699	245	4300	230

APPENDICE D.

STATISTIQUE des pêches faites sur la côte sud du fleuve St. Laurent, depuis Québec jusqu'au Cap Chatte.

Lieux.	Especes de rets employés.				Espèces de poissons pêchés,								Remarques.
	Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches à anguille.	Nombre de saumons capturés.	Nombre d'aloses capturées.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles capturées.	Barils d'éturgeon.	Barils de sardines.	Douzaines de bars et poissons blancs.	Barils de petits poissons.	
St. Pierre / Ste. Famille (Ile d'Orléans)	....	....	16	5	....	....	....	830	....	....	140	76	Produit de la pêche de l'éperlan, environ 300 minots
Argentenay (Ile d'Orléans)	....	....	5	5	....	....	....	775	....	....	453	35	
St. François (Ile d'Orléans)	....	....	....	12	....	....	....	1736	....	....	1274	100	
St. Laurent (Ile d'Orléans)	....	5	1	....	96	757	....	.....	....	....	158	16	
Château-Richer	....	....	5	....	....	....	....	129	....	....	94	17	
Ste. Anne	....	....	4	11	....	....	....	885	....	....	51	4	
St. Joachim	....	....	3	30	....	....	....	8402	....	....	30	6	
Pointe-Lévi	....	4	....	....	91	592	....	.....	....	....	27	....	
Beaumont	....	3	....	....	121	1900	....	.....	....	....	39	....	
St. Michel	....	1	....	....	75	100	....	.....	....	....	66	....	
St. Valier	....	1	....	....	100	2500	....	1000	....	....	2500	....	
Berthier	....	2	....	20	29	300	....	3590	....	....	10	....	
Ile aux Oies	....	....	....	7	....	....	....	11325	....	....	....	....	
Iles aux Grues, au Canot, et Ste. Marguerite	....	....	....	....	....	....	....	9500	....	....	....	....	
St. Thomas	....	....	8	19	....	....	....	3445	54	....	485	46	
Cap St. Ignace	...	....	15	2	....	....	....	2700	75	....	618	105	
Anse à Gilles	....	....	....	3	....	....	....	3050	8	....	53	24	
Islet	....	....	....	19	....	....	....	5808	....	....	....	....	
St. Jean Port Joli	....	....	....	43	....	....	....	13247	....	....	....	....	
St. Roch	....	....	....	16	....	....	....	7465	....	....	....	....	
Cap Martin	...	....	6	15	....	....	....	6610	18	....	133	....	8 marsouins à $40=$320.
Ste. Anne	....	....	11	11	....	....	....	4180	59	....	225	....	
Rivière Ouelle	....	....	1	40	....	....	...	74000	....	....	....	....	199 marsouins à $40, $7,960.
Petite Anse St. Denis	....	1	....	6	275	3000	60	.....	....	100	....	....	
Pointe St. Denis	....	....	1	11	....	....	....	9900	....	....	...	....	
St. Denis	....	....	....	2	100	775	145	.....	5	96	....	.. .	
Cap au Diable	....	....	....	1	15	200	60	.....	....	30	....	....	
Kamouraska, avec les îles adjacentes	....	....	11	3	232	2800	109	4675	....	725	....	....	
St. André	....	....	9	5	....	200	235	1065	....	852	....	....	
N. D. du Portage	....	....	....	8	....	....	....	3008	....	....	....	....	
Riviére-du-Loup	....	....	....	....	....	....	500	.....	....	....	....	....	
Cacouna	....	....	15	3	1245	125	757	1100	....	599	....	....	L'augmentation pour le saumon a été très considérable.—La capture a été de plus du double de la quantité pr. l'an. dern.
Ile Verte	....	....	21	....	100	....	1719	.....	....	1569	....	....	
Ile Verte (en terre ferme)	....	....	8	2	326	....	294	700	....	425	....	....	
Point à la Loupe	....	....	2	....	....	....	22	.....	....	30	....	....	
Trois-Pistoles	....	....	6	....	56	....	441	.....	....	135	....	....	
St Simon	4	....	2	....	633	....	....	.....	....	.. .	....	....	
Port Pic	3	....	....	....	795	....	....	.....	....	....	....	....	
Pointe à la Cive	2	....	....	....	750	....	....	.....	....	....	....	....	
Anse à Mercier	....	....	4	....	532	....	457	.....	....	127	....	....	

STATISTIQUE des pêches faites sur la côte sud du fleuve St. Laurent, depuis Québec jusqu'au Cap Chatte.

Lieux.	Espèces de rets employés.				Espèces de poissons pêchés.								Remarques.
	Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches à anguilles.	Nombre de saumons capturés.	Nombre d'aloses capturées.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles capturées.	Barils d'éturgeon.	Barils de sardine.	Douzaines de bars et poissons blancs.	Barils de petits poissons.	
Anse au Bouleau	....	....	2	....	95	.....	45	......	....	45	....	....	Augmentation sensible dans le produit de la pêche du saumon.
Bic	1	....	2	....	551	.....	120	......	....	70	....	....	
Ile Brûlée	....	....	2	....	35	.....	16	......	....	13	....	....	
Ilet au Massacre	1	....	1	....	350	.....	....	......	....	....	....	....	
Rivière Hâtée	....	....	4	....	83	.....	39	......	....	41	....	....	
Anse au Sable	....	....	5	....	341	.....	855	......	....	682	....	....	
Ilet Canuel	....	....	2	....	...	.....	70	......	....	75	....	....	
Ile St. Barnabé	....	....	3	....	375	.....	360	......	....	450	....	....	
Rivière et quai de Rimouski	1	....	1	....	550	.....	75	......	....	75	....	....	
Pointe aux Pères	....	....	2	....	....	.....	13	......	....	18	....	....	
Ste. Luce	....	....	8	....	216	.....	61	......	....	87	....	....	
Ste. Flavie	....	....	8	....	15	.....	29	......	....	103	....	....	
Pointe aux Senelles	....	....	2	....	178	.....	85	......	....	135	....	....	
Anse aux Morts	....	....	4	....	200	.....	25	......	....	92	....	....	
Petit Métis	....	....	1	...	22	.....	5	......	....	3	....	....	34 bateaux, 57 hommes, 2,600 brls. de morue, 1,700 gallons d'huile, 1,000 gallons d'huile de marsouin noir,—depuis Sandy-Bay jusq. Grands-Méchins.
Sandy Bay	....	....	6	....	170	.....	27	......	....	32	....	....	
Anse à la Croix	....	....	....	....	....	.....	....	......	....	....	....	....	
Ruisseau Jacot Hughes	....	....	....	....	....	.....	....	......	....	....	....	....	
La Weippert	....	....	....	....	....	.....	....	......	....	....	....	....	
Matane	1	....	12	....	222	.....	43	......	....	79	....	....	
Grands Méchins	1	....	1	....	600	.....	4	......	....	4	....	....	
	14	17	45	299	9574	16249	6671	109125	219	6688	6356	429	

RÉSUMÉ du produit et de la valeur du produit des pêches depuis Québec jusqu'au Cap Chatte.

Nombre de rets à saumon autorisés.	Nombre de pêches en fascin. et rets.	Nombre de pêches en fascines.	Nombre de pêches en claies à anguil.	Nombre d'hommes.	Nombre de bateaux.	Nombre de saumons.	Nombre d'aloses.	Nombre de barils de hareng.	Nombre de barils de sardines.	Nombre de barils d'éturgeon.	Nombre d'anguilles.	Nombre de barils de petits poissons mêlés.	Nombre de barils de poisson emp. comme engrais.	Nombre de douz. de bars, de dorés et de poissons bl.	Nombre de marsouins.	Nombre de quintaux de morue—pêche d'été.	Nombre de barils de morue-pêche d'automne.	Nombre de gallons d'huile.	REMARQUES.
14	17	215	299	57	34	9574	16249	6671	6688	219	109125	429	18320	6356	208	300	2300	2700	Dans la rivière Rimouski, on a pris à la mouche 18 saumons, pesant 217 lbs., et dans la rivière Métis 19, pesant 259 lbs.
																			Le bar, la truite et les autres poissons fluviatiles pris à la ligne ne sont pas mentionnés ici, faute de renseignements suffisants.

Nombre de rets à saumon	14
Nombre de pêches en fascines et rets	17
Nombre de pêches en fascines	215
Nombre de claies à anguilles	299
Nombre d'hommes	157
Nombre de bateaux	34

	Valeur totale.
Nombre de saumons 9574 à $1.00 la pièce	$ 9574 00
Nombre d'aloses 16249 à $0.10 la pièce	1624 90
Nombre de barils de hareng 6671 à $3.00 le baril	20013 00
Nombre de barils de sardines 6688 à $4.00 le baril	26752 00
Nombre de barils d'éturgeon 219 à $4.00 le baril	876 00
Nombre d'anguilles 109125 à $10.00 le cent	10912 50
Nombre de barils de petits poissons 429 à $4.00 le baril	1716 00
Nombre de douzaines de bars, dorés et poissons blancs 6356 à $2.00 la douzaine	$12712 00
Nombre de marsouins 208 à $40.00 chacun	8320 00
Nombre de quintaux de morue, pêche d'été, 300 à $4.00 le quintal.	1200 00
Nombre de barils de morue, pêche d'automne, 2300 $4.00 le baril.	9200 00
Nombre de gallons d'huile 2700 à $0.50 le gallon	1350 00
Nombre de barils de poisson pour engrais 18320 à $0.25 le baril	4580 00
	$108,830 40

APPENDICE E.

STATISTIQUE des pêches faites sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, depuis la Baie Saint-Paul juqu'à la Pointe au Colombier.

Lieux.	Espèces de rets employés.				Espèces de Poissons pêchés.									
	Rets à saumon.	Pêches en fascines avec rets.	Pêches en fascines.	Pêches à anguille.	Nombre de saumons.	Nombre d'aloses.	Barils de hareng.	Nombre d'anguilles.	Barils d'éturgeon.	Barils de sardines.	Barils de truite.	Douz. de bars et de poissons blancs.	Barils de petits poissons.	Barils de poisson employé comme engrais.
Baie St. Paul			1	10				3,230					$\frac{1}{2}$	3
Cap au Corbeau				13				2,489						
Ile aux Coudres			23	71				7,614				2	9	79
Du Cap au Corbeau aux Eboulements			1	17				1,552					3	25
Des Eboulements au Cap Martin			6	14				628		4			15	494
Cap aux Oies			22	17	14		3	1,584		7			25	544
St. Irenée			12	5	3		9	320		45			17	472
Terrebonne		5	2				14			1			3	20
Pointe au Pic		9	1		3		26			1			2	11
Malbaie			1		3		2			22			3	29
Cap à l'Aigle	1	8	10		78		19	53		7			17	1
Port au Saumon	1	11	2	1	63		24	22		10			5	113
St. Fidèle		2	2				9	2		1			2	24
Port au Persil		10	1				19							1
Rivière Noire		10	8				16						18	166
Port aux Quilles	1	3	2		100		32						3	68
Baie des Rochers	1	12			3		18							
Echafaud aux Basques, Rivière au Canard et Petites Iles	1	1		3	9		4	849		5		1		1
Pointe Rouge		1			488									
Moulin Baude		2			422									
Pointe-Cariole		1			516									
Anse Puante		1			170									
Bergeronnes				2				365						
Bon Désir			2		12		4			6	3			
Anse aux Basques			1											
Escoumains	3	1	4		534		12			8	5			
Ilet Penché	1	1			104									
Petite Romaine			1		13		6			2	$1\frac{1}{2}$			
Baie des Bâcons			1		3		5			3	1			
Cran Rouge			1		5		6			2	1			
Anse à Catherine			2		17		7			15	2			
Baie de Milles Vaches			4		24		13			44	12			
Port Neuf		1			7									
Patte de Lièvre	1				53									
Saut au Cochon	1	1			150									
Baie de Laval		1			370									
Pointe au Colombier	1				390									
	12	81	110	153	3,551	....	248	18,708	....	183	$25\frac{1}{2}$	3	$122\frac{1}{2}$	2,051

Certifié,

W. F. WHITCHER.

APPENDICE F.

RESUMÉ général des produits des pêches sur les côtes nord et sud du fleuve et du golfe Saint-Laurent, depuis Québec jusqu'aux Blancs-Sablons, et depuis la Pointe-Lévi jusqu'à la Baie des Chaleurs, pendant l'année 1870.

Quantités et valeur des produits.		1870.	Remarques.
		$ cts.	
Morue—pêche d'été, 113,070 quintaux à........	$ 3 00	339,210 00	
" —pêche d'automne, 42,804 quintaux à....	3 00	128,412 00	
Lingue, 71 barils à..............................	5 00	355 00	
Maquereau 3,677 barils, à.......................	10 00	36,770 00	
Hareng, 26,389 barils, à........................	3 00	79,167 00	
" (fumé), 365 boîtes à..........................	0 25	91 25	
Sardines, 6,871 barils à........................	5 00	34,355 00	
Flétan, 230 barils, à...........................	5 00	1,150 00	Faute de statistiques sûres, la quantité et la valeur des produits de la pêche fluviale, dans les quartiers de la province de Québec situés à l'ouest de la ville de Québec, ne peuvent être constatés avec exactitude ; mais la valeur du poisson expédié aux marchés et consommé sur les lieux pendant l'année, peut être en toute sûreté estimée à $100,000.
Saumon, 5,840 barils, à.........................	16 00	93,440 00	
Truite, 143 barils, à...........................	10 00	1,430 00	
Eturgeon, 219 barils, à.........................	5 00	1,095 00	
Anguille, 133,330 pièces à $10 le cent..........		13,303 30	
Noues de morue, 135 barils, à	7 00	945 00	
Rogues de " 230 barils, à.......................	6 00	1,380 00	
Huile de loup-marin, 89,762 gallons, à..........	0 80	71,809 60	
" baleine, 24,200 gallons, à....................	0 80	19,360 00	
" marsouin, 2,848 gallons, à....................	0 60	1,708 80	
" morue, 119,093 gallons, à.....................	0 50	59,54 50	
Aigrefin, 1,327 barils, à.......................	5 00	6,63 00	
Bars et poissons blancs, 6,359 à $2 la douz.....		12,718 00	
Poisson mêlé, 551 barils, à.....................	4 00	2,204 00	
Alose, 16,249 pièces à 10 cents la pièce........		1,624 90	
Poisson employé comme engrais, 32,490 barils, à.	0 25	8,122 50	
Nombre de marsouins 208, à......................	40 00	8,320 00	
Nombre de loups-marins 40,981, à................	6 00	245,886 00	
Total...		$1,161,550 85	

DEPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES,
Branche des pêcheries, Ottawa 1870.
(Certifié,) W. F. WHITCHER.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ETAT indiquant le nombre, le tonnage et l'équipage des navires employés au transport des produits de pêches maritimes expédiés par les îles de la Madeleine aux marchés de l'intérieur du Canada, pendant la saison de 1870, d'après les rapports fournis par le percepteur de douane de l'île Amherst.

No. des navires.	Noms des navires.	Noms des capitaines.	Tonnage.	Equipage.	Destination.	Cargaison.							Valeur.
						Morue.	Hareng.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de loup-marin.	Peaux de loups marins.	Œufs de poisson.	
1	Young Witch	Boudreau	36	5	Chéticamp, N. E		200						200
2	Flash	A. Hyson	40	5	Halifax, N. E		500						600
3	John Taylor	A. Calder	32	4	Iles de l'Ouest, N. B		500						600
4	Silver Bell	Wm. McKay	33	4	Yarmouth, N. E		500						500
5	C. H. Ingalls	Ingersoll	39	6	Grand Manan		500						500
6	Ava	Basque	62	12	Tracadie, N. B		400						500
7	Belle	C. Copp	43	5	Iles de l'Ouest, N. B		500						500
8	Squands	Genoit	48	5	Caraquette, N. B		280						560
9	Ann Leonard	F. Kaye	89	8	Welshpool, N. B		100						1,000
10	Reliance	Surette	43	6	Yarmouth, N. E		350						200
11	Fleetwing	J. Lacombe	47	5	Halifax, N. E						680		758
12	Emelite	E. Burke	26	4	do		6			3,670	4,175		5,227
13	Onesime	M. Richard	42		do			1		7,800	7,700		8,537
14	Anna Belle	Embree	30	5	Canso, N. E			50					300
15	Express	Redmond	34	4	Halifax, N. E			70					420
16	Ocean Bride	P. Malcomb	13	4	Port Richmond			30					180
17	Hy. Fenwick	Tongere	43	7	Port Mulgrave			90		500			790
18	Maria	Hubley	17	5	Halifax, N. E	20		30					240
19	Lavina Elizabeth	Hawes	23	4	Baie Spry, N. E			134					780
20	Foam	Henly	40	6	do	60		120					900
21	Catherine	Gerard	27	4	Halifax, N. E	15		80					525
22	Janett	Hubley	30	6	do			90					540
23	Convoy	Hawes	15	4	do			40					240
24	Whisper	Hilchey	27	4	do			76					456
25	Harvest Home	Jackson	29	7	do			107					642
26	Clara	Hawes	30	6	Baie Spry, N. E			130					780
27	Nile	Robson	17	4	Halifax, N. E			80					1,200
28	Anna Belle	Leslie	41	8	Baie Spry, N. E			200					930
29	Emily Jane	Murphy	34	7	Halifax, N. E			155					540
30	P. Martin	J. Murphy	19	4	do			90					750
31	Ocean Star	Hawes	46	5	do		250						2,778
32	Emelite	E. Burke	26	4	do	40		26		4,876			2,578

ETAT du nombre, du tonnage et de l'équipage des navires employés au transport des produits de pêches maritimes expédiés par les îles de la Madeleine aux marchés de l'intérieur du Canada, etc.—*Suite.*

No. des navires.	Noms des navires.	Noms des capitaines.	Tonnage.	Equipages.	Destination.	Cargaison. Morue.	Hareng.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de loup-marin.	Peaux de loups marins.	Œufs de poisson.	Valeur.
33	Jane Amelia	W. Leslie	48	5	Halifax, N. E	550	......	190	140	440	......	75	2,578
34	Fleetwing	Lacombe	47	5	Montréal	48	200	47	......	1,520	......	....	1,681
35	Eugene	G. Cormier	25	5	Halifax, N. E.	360	20	40	......	660	......	....	2,050
36	Esperance	Giasson	51	6	do	900	......	7	105	280	......	....	3,834
37	Greenock	Terriau	39	6	do	700	......	20	100	300	......	....	2,870
38	Onesime	Richard	42	6	Québec	71	202	45	80	2,200	......	....	1,961
39	A. Painchaud	Bélanger	36	5	Pictou	20	......	......	......	......	......	....	60
40	Emelite	Burke	26	5	Halifax, N. E.	520	......	20	......	......	......	....	1,681
41	Mary	Arseneau	34	6	do	500	......	......	80	2,450	......	....	2,765
42	Panda	O'Neil	36	5	Port Mulgrave	30	......	100	160	......	......	....	770
43	Ajax	D'Entremont	55	4	Yarmouth, N. E	300	250	80	......	90	......	....	2,033
44	A. Painchaud	Bélanger	36	5	Pictou, N. E.	10	1	......	......	......	......	....	32
45	Fleetwing	Lacombe	47	5	Montréal	28	2	35	2,656	......	......	....	1,700
46	Emelite	Burke	26	4	Halifax, N. E.	150	......	25	......	3,762	......	....	2,536
47	A. Panichaud	Bélanger	36	5	Pictou, N. E.	15	......	......	......	......	......	....	60
48	Glad Tidings	Jackson	30	4	Halifax, N. E	350	......	100	......	......	......	....	2,600
49	Eugene	Cormier	23	5	do	351	42	50	180	......	......	....	1,668
50	Esperance	Giasson	51	6	Québec	479	......	26	1,320	900	......	....	3,216
51	Mary Ann	Arseneau	36	5	Halifax, N. E.	550	......	100	......	......	......	....	2,458
52	Archangel	Jomphe	40	5	do	500	......	200	......	......	......	....	3,100
53	Jennny Lind	Turbide	39	5	do	709	......	100	......	......	......	....	2,927
54	Greenock	Terriau	39	5	do	400	......	100	......	......	......	....	2,000
55	Mary	Arseneau	34	5	do	600	......	130	......	......	......	....	2,840
56	Temperance	Arseneau	36	5	do	500	......	100	......	......	......	....	2,300
57	Mary Louise	Cormier	21	5	do	250	......	50	240	......	......	....	1,360
58	Flora	Boudreault	34	5	do	500	50	50	90	......	......	....	2,145
59	Annie	Terriau	41	5	do	550	......	151	......	......	......	....	2,882
60	Two Brothers	Delany	42	5	do	350	......	250	......	......	......	....	3,060
61	Onesime	Richard	42	5	do	260	......	245	......	120	......	....	2,820
62	Flirt	Boudreau	46	5	do	520	......	132	......	......	......	....	2,862
63	Cutter	Cormier	27	4	do	350	......	3	......	......	......	....	1,074
64	President	Bouchard	30	5	do	430	......	15	......	......	......	....	1,439

65	Glad Tidings	Jackson	30	5	do	300	1	95	......	......	......	....	1,504
66	Emelite	Burke	26	4	Pictou, N. E.	25	......	......	20	......	......	....	85
67	Fleetwing	Lacombe	47	6	Montréal	197	68	......	180	......	......	....	1,091
68	Dolphin	Richard	52	5	Québec	190	54	76	580	18f030	......	....	10,500
69	Jane Amelia	W. Leslie	48	5	Halifax, N. E.	150	......	350	150	......	......	....	3,325
70	Hermine	Berthelot	51	5	Gaspé	2,500	......	......	3,000	......	......	....	7,500
	Total No. 70		2,518	362		15,352	5,476	4,530	9,081	49,198	12,555	75	$124,520

RÉCAPITULATION.

Expéditions au Nouveau-Brunswick	......	2,680	......	......	......	......	....	3,560
do à la Nouvelle-Ecosse	12.329	2,270	4,302	1,265	26,548	12,555	75	93,311
do à Québec	3,013	526	229	7,816	22,650	......	....	27,649
Totaux	15,352	5,476	4,530	9,081	49,198	12,555	75	$124,520

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1870.
(Certifié,) W. F. WHITCHER.

TAT du nombre, du tonnage et de l'équipage des navires employés à l'exportation des produits de pêches maritimes des îles de la Madeleine à des destinations hors du Canada, pendant la saison de 1870.

No. des navires.	Noms des navires.	Noms des capitaines.	Tonnage.	Equipage.	Destination.	Cargaison. Morue.	Hareng.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de loup-marin.	Peaux de loups-marins.	Œufs de poisson.	Valeur.
						Qtx.	brls.	brls.	galls.	galls.	No.	brls.	$
1	George Gilmour	G. Gardner	59	6	Etats-Unis	......	600	......	......	......	......	......	600
2	Olive Branch	G. French	62	6	Etats-Unis	......	600	......	......	......	......	......	600
3	Lettie	Wm. Hern	57	6	Ile du Prince-Edouard	......	800	......	......	......	......	......	800
4	Decatur	G. Mellon	31	5	Etats-Unis	......	400	......	......	......	......	......	400
5	Oasis	B. Albune	18	4	Etats-Unis	......	200	......	......	......	......	......	200
6	Tornado	S. Parrett	105	6	Etats-Unis	......	1,000	......	......	......	......	......	1,000
7	Sea Skipper	G. McKay	15	3	Ile du Prince-Edouard	......	12	......	......	......	......	......	24
8	Marie Alva	J. McEvoy	36	3	Ile du Prince-Edourd	......	23	......	......	......	......	......	46
9	Tiber	H. Vigneau	23	6	Ile du Prince-Edouard	......	111	......	......	180	......	......	536
10	Queen of the East	W. Lapierre	12	3	Ile du Prinee-Edouard	3	12	......	......	......	......	......	34
		Total	418	48		3	3,758	......	......	180	......	......	4,240

RÉCAPITULATION totale des expéditions faites en 1870.

Huiles et poissons.	Morue.	Hareng.	Maquereau.	Huile de morue.	Huile de loup-marin.	Peaux de loups-marins.	Œufs de poisson.	Valeur.
A l'étranger.	Quintaux.	Barils.	Barils.	Gallons.	Gallons.	No.	Barils.	$
Aux Etats-Unis	....	2,800	....	....	....	....	....	2,800
A l'île du Prince-Edouard	3	958	....	....	180	....	....	1,440
Totaux	3	3,758	....	....	180	....	....	4,240
Par caboteur.								
Au Nouveau-Brunswick	....	2,680	....	....	....	....	....	3,560
A la Nouvelle-Ecosse	12,339	2,270	4,302	1,265	26,548	12,555	75	93,311
A Québec	3,013	526	229	7,816	22,650	....	....	27,649
Totaux	15,355	9,234	4,531	9,081	49,378	12,555	75	$128,760

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1870.
(Certifié) W. F. WHITCHER.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

ETAT du nombre et du tonnage des bâtiments armés pour la pêche du loup-marin aux îles de la Madeleine, pendant la saison de 1870.

HAVRE DES MAISONS.

Noms des bâtiments.	Noms des capitaines.	Tonnage	Equipage.	Nombre de loups-marins capturés.
Onesime	Richard	42	10	$1,400
Greenock	Terriau	39	11	180
Archangel	Jonphe	40	12	50
Annie	Terriau	41	11	800
Temperance,	Arseneau	36	11	820
Mary Ann	Arseneau	36	11	1,100
Flirt	Boudreau	46	11	1,000
Mary	Arseneau	34	11	820
Two Brothers	Delany	42	11	150
Emelite	Burke	26	8	40
Jenny Lind	Turbide	39	8	1,050
Dolphin	Richard	52	10	900
		473	125	$8,310

HAVRE D'AMHERST.

Noms des bâtiments.	Noms des capitaines.	Tonnage	Equipage.	Nombre de loups-marins capturés.
Esperance	Giasson	51	10	$610
Flora	Deveau	34	10	825
Marie Louise	Cormier	21	7	160
Cutter	Cormier	27	9	100
Eugene	Cormier	25	8	230
		158	44	$1,925
Grand total		631	169	$10,235

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1870.
(Certifié,) W. F. WITCHER.

ETAT du nombre et du tonnage des bâtiments employés à la pêche du maquereau de printemps aux îles de la Madeleine, pendant la saison de 1870.

Noms des bâtiments.	Noms des capitaines.	Provenances.	Tonnage.	Equipage.	Nombre de bateaux.	Nombre de barils de produits pêchés.
Anna Belle	Embree	Canso, N. E	30	5	2	50
Express	Redmond	Halifax, ,,	34	4	2	70
Ocean Bride	Malcomb	Pt. Richmond	13	4	2	30
Henry Fenwick	Fougere	Pt. Mulgrave	43	7	3	90
Maria	Hubley	Baie Sprig	17	5	2	30
Lavina Elizabeth	Hawes	do	23	4	2	30
Foam	Henly	do	40	6	3	120
Catherine	Gerard	Halifax	27	4	2	80
Janett	Hubley	do	30	6	3	90
Convoy	Hawes	do	15	4	2	40
Whisper	Hilchy	do	27	6	3	76
Harvest Home	Jackson	do	29	7	3	107
Clara	Hawes	Baie Sprig	30	6	3	130
Nile	Robson	Halifax	17	4	2	80
Anna Belle	Leslie	Baie Sprig	41	8	4	200
Emily Jane	Murphy	Halifax	34	7	3	155
P. Martin	Murphy	do	19	4	2	90
			469	91	43	1,572

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1870.
(Certifié,) W. F. WITCHER.

Résumé général des produits pêchés par les bateaux des îles de la Madeleine en 1870.

Bateaux. — Noms des bateaux.	Noms des armateurs.	Tonnage.	Nombre de bateaux de pêche.	Nombre de matelots.	Nombre de pêcheurs.	Nombre de graviers.	Nombre de seines à hareng.	Nombre de seines à morue.	Nombre de rets à maquereau.	Nombre de rets à hareng.	Nombre de loups-marins.	Quintaux de morue d'été.	Quintaux de morue d'automne.	Aigrefin.	Barils de maquereau de printemps.	Barils de maquereau d'été.	Barils de hareng.	Huile de loup-marin.	Huile de morue.	Remarques.
Havre des Maisons.																				
Goélette Onésime	D. Richard	42	....	10	....	....	....	....	....	....	1,400	....	....	....	....	....	....	5600	....	Ces bateaux ont pêché la morue et le hareng sur la côte du Labrador.
" Greenock	B. Terriau	39	3	....	11	12	....	....	....	1	180	450	....	....	....	....	....	900	300	
" Archangel	L. Jonphe	40	4	....	12	11	....	1	....	....	50	500	....	....	....	....	....	300	280	
" Annie	W. 1erriau	41	3	....	11	11	....	....	....	....	800	500	....	....	....	....	....	3200	280	
" Temperance	F. Arseneau	36	3	....	11	11	....	....	....	....	820	450	....	....	....	....	....	3500	280	
" Mary Ann	W. Johnston	36	3	....	11	11	....	1	....	....	1100	500	....	....	....	....	....	4400	280	
" Flirt	do	46	3	....	11	11	....	....	....	....	1000	550	....	....	....	....	....	4000	300	
" Mary	F. Arsineau	34	3	....	11	11	....	1	....	....	820	450	....	....	....	....	....	3280	250	
" Two Brothers	R. Delany	42	3	....	11	11	....	....	....	....	150	450	....	....	....	....	....	600	220	
" Emélite	W. Johnston	26	....	8	....	....	....	....	....	....	40	....	....	....	....	....	....	200	....	
" Jenny Lind	P. Turbide	39	3	....	8	8	....	....	....	....	1050	400	....	....	....	....	....	4500	250	
" Dolphin	D. Richard	52	....	10	....	....	....	....	....	....	9 0	....	....	....	....	....	....	3600	....	
	Total No. 12	473	28	28	97	97	....	3	....	1	8310	4250	....	....	....	....	....	34,080	2440	
Havre d'Amherst																				
Goélette Espérance	H. Giasson	51	....	5	....	....	....	....	....	....	610	....	....	....	....	....	....	2400	....	Ces bateaux ont pêché la morue et le hareng sur la côte du Labrador.
" Flora	De Deveau	34	3	....	10	9	1	1	....	....	825	340	....	....	....	....	100	3300	260	
" Queen of the East	F. Painchaud	12	1	....	6	6	....	....	....	....	....	80	....	....	....	....	3	....	40	
" Marie Louise	W. Leslie	21	2	....	7	7	....	....	....	....	160	230	....	....	....	....	....	640	160	
" Président	F. Painchaud	30	3	....	9	9	1	1	....	....	....	350	....	....	....	....	70	....	175	
" Cutter	do	27	2	....	9	9	....	....	....	....	100	300	....	....	....	....	15	600	200	
Eugène	do	25	....	4	8	....	....	....	....	....	230	....	....	....	....	....	....	1000	....	
	Total No. 7	200	11	9	49	40	2	2	....	....	1925	1300	....	....	....	....	188	7408	835	

Recapitulation.

Havre des Maisons	No. 12	473	28	28	97	97	....	3	....	1	8310	4250	....	....	....	....	....	34,080	2440
Havre d'Amherst	" 7	200	11	9	49	40	2	2	....	....	1925	1300	....	....	....	....	188	7408	835
Grand total	" 19	673	39	37	146	137	2	5	....	1	10,235	5550	....	....	....	....	188	41,488	3275

Département de la Marine et des Pêcheries,
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1870.
(Certifié,) W. F. Whitcher.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE H.

PRECIS DES RAPPORTS DES GARDES-PECHE ET GARDIENS DES PECHERIES DE LA PROVINCE DE QUEBEC POUR LA SAISON DE 1870.

DIVISION DE LA COTE SUD, DE QUEBEC AU CAP CHATTE.

ALFRED BLAIS, *garde-pêche.*

Hors une légère diminution dans la pêche de l'alose et dans celle du hareng due principalement à la destruction d'un grand nombre de tentures en fascines sur le bas des grèves, le long du fleuve, par les grosses tempêtes de septembre et d'octobre, les pêches pratiquées dans cette division ont été extraordinairement fructueuses. Le saumon et l'anguille ont été d'une rare abondance.

En 1868, la pêche du saumon avait donné 4,400 pièces.
1869,.................................... 5,900 "
1870 .... 9,539 " presque le double.

Le nombre d'anguilles capturées, qui avait été en 1869 de 99,500, a été en 1870 de 196,339. Comme le constatait le rapport de l'année dernière, l'insuccès de cette pêche avait été causé surtout par la persistence et la force des vents. Les résultats de 1870 dédommagent amplement des pertes éprouvées l'année précédente. On a tué dans le parc établi à la pointe de la Rivière-Ouelle 199 marsouins, de la valeur de $7,960, et, au cap Martin, on en a tué 8, valant $320. Ces mammifères, qui avaient coutume de se rendre en troupes nombreuses à l'île aux Coudres, paraissent avoir changé de route la saison dernière, car on n'y en a pris qu'un seul. Les tempêtes de l'automne, en détruisant tant de tentures de fascines ont été très-favorables aux jeunes aloses, qui ont pu s'échapper sans obstacle.

La pêche du saumon a été des plus heureuses; elle devient de plus en plus productive. On a capturé de ces poissons dans des endroits où il n'en avait encore jamais été pêché. Par exemple, à Saint-Fabien, une pêche en fascines en a pris 57 pièces dans une marée.

Dans la rivière Rimouski, la pêche n'a pas aussi bien réussi que l'année dernière. Le nombre de saumons pris à la mouche a été de 18 seulement; il avait été de 57 en 1869. Ce mince résultat est attribué aux chaleurs excessives qui ont signalé l'été dernier et à l'abaissement excessif des eaux qui a empêché le poisson de pénétrer dans la rivière. L'eau était devenu si intolérablement chaude que l'on voyait flotter des carpes mortes çà et là à la surface. La rivière Métis n'a été pêchée qu'à la mouche; on y a pris 19 saumons. Son rendement augmente sensiblement, et elle promet de devenir fort saumoneuse, sous l'administration attentive du locataire actuel. La rivière Matane a été bien protégée toute la saison dernière, elle est restée pure de bran de scie et de déjections de moulin. On estime que plus de quatre cents individus reproducteurs l'ont remontée; des Sauvages rapportent qu'ils en on vu jusqu'à 20 ou 30 à la fois à 30 milles de l'embouchure. C'est là une preuve suffisante de l'efficacité de la passe-migratoire établie dans ce cours d'eau par le département. L'agent local a mis ses soins à faire cesser la destruction illégale du poisson dans les lacs de cette division et dans une partie de la rivière Matapédia. Ses efforts ont été couronnés de succès. Il y a eu des poursuites faites contre 25 individus; quatre d'entre eux ont été condamnés à la prison, et les amendes se sont élevées à $114. Il paraît se faire un changement favorable dans l'esprit de la population par rapport à l'accomplissement des lois de pêche. On commence à comprendre que ces lois sont établies spécialement pour le bien des pêcheurs, et que leur observation rend le succès de ceux-ci plus sûr et les devoirs du garde-pêche plus faciles et plus légers. Plusieurs nouveaux colons sont attirés dans des localités incultes, dépourvues de voies de communica-

tion, par les lacs, qui sont remplis de truites et d'où ils sont toujours certains de pouvoir tirer leur subsistance jusqu'à ce que leurs fermes soient capables de les nourrir.

On trouvera dans l'appendice D un état des espèces et des quantités de poissons pris dans ce district.

DIVISION DU CAP CHATTE.

Jos. I. Letourneau, *garde-pêche.*

Le rapport de l'année dernière disait comment, par suite de la grande crûe des eaux et du retardement forcé de la tenture des rets, la pêche du saumon avait diminué dans la rivière Sainte-Anne-des-Monts; mais que, cette circonstance même ayant été cause que la rivière était restée libre pendant quelque temps, le saumon avait pu gagner ses frayères sans encombre, et qu'on devait s'attendre à une très-bonne pêche à la saison suivante. Les espérances se sont pleinement réalisées: les résultats de cette année doivent être comptés au nombre des plus heureux qu'on ait encore vus, comme on peut le constater en consultant la statistique des pêches. Le garde-pêche rapporte que les saumons sont venus en troupes nombreuses à toutes les frayères, et qu'il en a vu même au-delà des Chick-Chacks. Les seuls rets autorisés à présent dans l'embouchure sont deux rets installés de manière à obstruer aussi peu que possible le passage du poisson; aussi le produit n'a-t-il été que de 24 barils. Avec la surveillance convenable qui s'exerce sur ce cours d'eau, il ne faut pas douter qu'avant peu d'années il ne devienne une des meilleures rivières pour la pêche à la ligne.

L'amélioration dans la rivière du cap Chatte, quoique sensible, n'est pas aussi marquée; toutefois, après la disparition de la vieille écluse de moulin, il est extrêmement probable qu'elle avancera rapidement.

L'agent de cette division paraît s'être acquitté de ses devoirs avec beaucoup d'activité et de tact. Il ne lui a pas été nécessaire d'intenter de poursuites durant la saison, et il rapporte que rien n'a troublé la paix ni le bon ordre.

DIVISION DE PERCÉ.

P. Vibert, *garde-pêche.*

Le produit des pêches maritimes en eau profonde de cette division est indiqué dans l'appendice C. Il y a eu une augmentation considérable,—d'un bon tiers sur le produit de l'année dernière. Pas de pêche fluviale dans ce district.

DIVISION DE GASPÉ.

Jos. Eden, *garde-pêche.*

Le résultat des pêches dans cette division a rarement été aussi favorable que cette année. Les prises de maquereau ont été extrêmement abondantes; quelques bateaux ont capturé jusqu'à 50 barils de ce poisson. Le garde recommande, afin de mieux protéger l'espèce, de prohiber la pêche du maquereau à la seine en deçà d'une ligne tirée entre le cap James et l'entrée de la rivière Saint-Jean, parce que cette pratique anéantit d'immenses quantités de frai de poissons précieux. La pêche de la morue a eu des résultats au-dessus de la moyenne. Le poisson a fait son apparition beaucoup plus tôt qu'à l'ordinaire, le printemps dernier. De gros chargements ont été expédiés aux marchés de la Méditerranée et du Brésil.

Le rendement de la pêche du saumon, qui fut extrêmement productive l'année dernière, a doublé cette année. Cet heureux résultat est dû à ce que les rivières ont été protégées convenablement, à ce que la pêche au rets a été circonscrite dans des bornes raisonnables, et enfin

à l'utile assistance prêtée par les gardiens particuliers qu'emploient les locataires des réserves de pêche à la ligne dans les rivières York et Saint-Jean. Le département a placé des gardiens locaux dans le Dartmouth. Les saumons ont été très-nombreux sur les frayères dans les deux premiers cours d'eau, et comme ils n'ont pas été dérangés par les bateaux qui avaient coutume d'aller porter des provisions aux chantiers forestiers, on a de belles perspectives devant les yeux. Cette année la pêche à la mouche n'a duré qu'un temps fort court dans la rivière York. Elle a donné 165 pièces, dont 10 étaient du poids moyen de 31 livres, la moyenne générale étaient d'environ 22 livres. En 1869, la moyenne la plus élevée était d'à peu près 24 livres. Les pêcheurs à la ligne ont capturé 97 saumons dans la rivière Saint-Jean, et 51 dans le Dartmouth.

DIVISION DE PABOS.

JAS. M. REMON, *garde-pêche.*

Le résultat de la pêche de la morue a dépassé le résultat moyen constaté l'année dernière, encore que nos pêcheurs aient quelquefois manqué de boitte. Il y a eu élevation dans les prix de venté. On a commencé à préparer cette année pour l'exportation des rogues de morue, qui se sont vendues de $4 à $6 le baril. Cette industrie promet de se développer, et va permettre de tirer bon parti de ce qui était auparavant regardé et rejeté comme un détritus de pêche. La pêche du maquereau a peu d'extension ici, et ne se pratique guère que pour la consommation locale et pour l'approvisionnement de boitte. La pêche du capelan a été absolument nulle.

Celle du saumon, si bonne en 1869, a été plus heureuse encore cette année. Les états témoignent que les rets ont fait une capture exceptionnelle. La pêche à la mouche dans la Grande-Rivière a donné 155 pièces, pesant en moyenne 14 livres. Les bassins d'eau calme dans la branche occidentale de la grande rivière Pabos, ont été fréquentés par quantité de saumons, et on a remarqué que ces poissons y deviennent plus communs. L'échelle pratiquée sur le barrage a toujours été tenue libre et en bon état.

DIVISION DE PORT DANIEL.

W. PHELAN, *garde-pêche.*

La pêche de la morue a été très-bonne ; le poisson abondait. Le maquereau a été rare, surtout près de la côte. Le capelan a manqué ; mais la pêche de la morue n'en a point souffert, parce qu'on s'est servi de hareng pour les appâts. La pêche du saumon a été remarquablement bonne pendant la saison et a augmenté du double sur 1869. Cette augmentation est due sans nul doute à l'observation stricte des lois et notamment de la disposition qui interdit la pêche aux rets les dimanches.

DIVISION DE NEW-RICHMOND.

R. W. H. DIMOCK, *garde-pêche.*

Pendant toute la saison, la pêche de la morue a été excellente ; le seul événement fâcheux a été la rareté de la boitte. Le résultat a dépassé celui de la saison précédente de 2,500 quintaux. La pêche du maquereau pour le commerce se pratique sur une très faible échelle le long des côtes de cette division ; le maquereau pêché est presque tout employé à boitter. Il est venu en profusion, et dans les temps calmes l'eau près des rivages en fourmillait. La harengaison du printemps, entre le Grand Cascapédia et Pasbébiac, n'a pas égalé celle du printemps de 1869 ; mais, par contre, les pêches d'été et d'automne ont été bien supérieures à ce qu'elles étaient depuis plusieurs années.

La pêche du saumon est cette année encore en progrès ; les états constatent une augmentation considérable sur le produit de 1869. Une scrupuleuse exécution des lois et beaucoup d'empressement à se conformer aux ordres de l'agent, ont amené cet heureux résultat. Il y

a quelques années, on aurait remonté les rivières plusieurs milles sans découvrir un saumon ; à présent les frayères foisonnent de poissons dans la grande rivière Cascapédia et la rivière Bonaventure. Les locataires de cette dernière, ne pouvant la pêcher parce qu'elle était trop basse, avaient obtenu une permission spéciale de pêcher à la ligne dans la grande rivière Cascapédia. Ils ont exploré ce cours d'eau durant une dizaine de jours, et ont capturé à la mouche 17 saumons, du poids moyen de 20 livres.

DIVISION DE MARIA.

P. C. BEAUCHESNE, *garde-pêche.*

L'agent rapporte que les lois ont été généralement observées. La morue, qui depuis trente ans ne se montrait plus dans la localité, a tout à coup afflué, et l'on en a pris en abondance. Le rendement de la pêche du saumon a doublé comparativement à 1869.

DIVISION DE MATAPÉDIA.

ALEX. FRASER, *garde-pêche.*

Le saumon a été très-abondant, et il a remonté la rivière quatorze jours avant l'époque ordinaire. Cette amélioration est le fruit de l'obéissance aux lois de pêche, et spécialement à ce que l'on appelle la clause du dimanche. La longueur des rets dans le lit de marée a été limitée à 150 brasses. Le département a établi des gardiens locaux sur la rivière Casupscult et dans le haut de la Matapédia. Les Sauvages ont été tranquilles et en général se sont conformés à la loi. On a l'intention de réserver un emplacement de pêche au rets, près de la Mission, pour leur usage exclusif.

DIVISION DE RISTIGOUCHE.

JOHN MOWAT *garde-pêche.*

Le prompt grossissement des eaux au printemps a permis au saumon de se porter dans la partie supérieure de la rivière trois semaines plus tôt que d'habitude ; c'est pourquoi ce poisson a été rare dans la portion inférieure pendant les mois de juillet et d'août. La pêche aux rets dans les eaux où la marée se fait sentir a été plus fructueuse qu'elle ne l'avait été depuis maintes années ; durant trois semaines, plus de 200,000 livres de saumon ont été mises dans des boîtes de ferblanc. En amont de Dalhousie surtout, les pêcheurs au rets ont été extrêmement heureux.

La pêche à la mouche a été fort médiocre à cause de la grande baisse de l'eau durant l'été et l'automne. Le poisson était abondant, mais ne vouldit pas mordre à la mouche. Une ligne, l'année dernière, prenait plus de pièces que tous les hameçons ensemble n'en ont pu prendre cette année. Sur les états figure le faible chiffre de 18 saumons et 38 saumoneaux, pris par trois lignes. Les pêcheurs arrivèrent tard en juillet, et la rivière resta toujours très-basse parce qu'il ne tomba qu'une très-petite quantité de pluie pendant leur séjour sur ses bords. Le département a tenu des gardiens locaux sur les branches Kedgwick et Upsalquitch. Les Sauvages se sont bien conduits, et n'ont donné au garde-pêche aucun sujet de plainte.

DIVISION DE QUÉBEC.

D. ROSA,
L. P. HUOT, } *Gardiens.*

Le premier de ces agents est chargé de la surveillance des lacs en arrière de Québec, spécialement des lacs Beauport, Saint-Charles, Huron, Laron, Régis, Noël, à l'Epaule, aux

Foins, des Roches, des Neiges et Jacques-Cartier. La truite est le seul habitant de toutes ces eaux. La pêche d'hiver a été interdite encore pour une année dans le lac Beauport, où se produit une amélioration constante et remarquable. Pendant la saison dernière, ce lac a été le lieu de prédilection des amateurs de la pêche dans le voisinage de Québec. La fermeture a été bien observée partout.

M. Huot a la garde des lacs situés dans les comtés de Montmorency et de Charlevoix. L'île d'Orléans a été ajoutée récemment à son ressort. Les lois de pêche ont été dûment accomplies dans cette division, à une contravention près, qui s'est commise à l'île d'Orléans et qui a été punie d'amende. Les pêcheries, dans cette division, présentent des signes marqués de progrès, comme on le peut voir en jetant les yeux sur l'appendice D. La pêche de l'anguille, entre autres, a été infiniment fructueuse; les états témoignent d'une augmentation de plus de 10,000 anguilles sur le rendement de 1869.

DIVISION DE LA MALBAIE.

C. Demeule, *gardien.*

Fait rapport que, dans sa division, on s'est montré bien disposé et généralement satisfait. Les gens commencent à apprécier les effets favorables des lois de pêche. La capture du saumon a été bien supérieure à celle de l'année précédente. Le nombre d'individus reproducteurs qui ont remonté les rivières de la Malbaie et du Gouffre paraît avoir été plus grand que d'ordinaire. Le gardien rapporte aussi qu'il a été pris à la ligne, dans les lacs de l'intérieur, en arrière de la Malbaie, des quantités inaccoutumées de truites, que l'on estime à 243,500 pièces. Même augmentation dans les prises d'anguilles, 10,326 en 1869, 17,930 cette année. Les petits poissons, ainsi que les harengs et les sardines, n'ont pas été aussi communs que de coutume. On peut attribuer à cette cause l'insuccès de la pêche du marsouin à l'île aux Coudres; il n'a été capturé qu'un marsouin seulement, au lieu de cent qui furent pris en 1869. Pour le produit des pêches, voir l'appendice E.

DIVISION DU SAGUENAY.

Geo. Riverin, } *gardiens.*
Ferd. Saillant, }

Le rapport de l'année dernière disait que les devoirs de garde-pêche étaient très-importants dans cette division-ci, mais paraissaient avoir été grossièrement négligés. On a trouvé nécessaire de se passer des services de celui qui en était chargé, et de nommer à sa place deux autres gardiens. Le territoire confié à la garde du premier s'étend de la rivière aux Canards à la Bersimis, et comprend une partie de la rivière Saguenay jusqu'au cap Eternité. L'autre gardien surveille le haut du Saguenay, avec les lacs St. Jean et Kinogami. La pêche du saumon dans l'étendue du ressort de M. Riverin a été extrêmement productive, et a atteint un résultat double de celui que l'on constatait l'année dernière. L'appendice en contient le détail. Le gardien actuel a confisqué plusieurs rets et frappé d'amende plusieurs individus à Escoumains, Portneuf et Laval, pour faits de contravention. On a cru devoir aussi réformer le taux des licences, qui, dans cette division, était purement nominal. En exerçant une stricte surveillance, et en portant une attention particulière sur les besoins de cette division, on peut s'attendre à une amélioration croissante.

M. Saillant a gardé plus spécialement le Saguenay et ses tributaires. Par une continuelle surveillance sur les bateaux à vapeur, et avec l'aide de gardes locaux qu'il a placés aux endroits et dans les temps où ils étaient le plus nécessaires, il a pu opérer beaucoup de bien, et empêcher les fraudeurs de pêcher au rets en contravention, et de troubler le poisson sur les frayères. Il a réussi à découvrir les individus qui avaient pris des saumons au dard à l'anse Saint-Jean, et les a fait condamner à l'amende. Les choses s'améliorent de tous côtés, et

les saumons, paraît-il, ont reparu sur des frayères d'où ils avaient été chassés depuis des années. 250 saumons ont été capturés à la mouche dans la rivière Sainte-Marguerite, et 30 dans le petit Saguenay et la rivière Saint-Jean.

DIVISION DE GODBOUT.

Faute d'une personne attentive et sur laquelle il puisse compter pour l'accomplissement des devoirs de garde-pêche, le département se trouve sans rapport spécial sur cette division éloignée. Il est constaté toutefois que la pêche de la morue y a été très-heureuse, et le saumon aussi abondant que l'année dernière. Les détails des captures sont donnés dans l'appendice C.

La pêche à la ligne dans la rivière Godbout n'a pas été aussi bonne qu'en 1869. La rivière resta toujours exceptionnellement basse, et les bassins inférieurs qui, dans les années ordinaires, sont des endroits si favorables pour la pêche au commencement de la saison, n'ont pas pu être pêchés. A peine est-il tombé quelque légères ondées en juin et en juillet. L'eau continua à baisser graduellement, si bien qu'à la mi-juillet elle était si basse que personne ne l'avait encore vue dans cet état. Total des captures, 399, contre 515 faites en 1869.

DIVISION DE MOISIE.

F. Sylvestre, *garde-pêche.*

Cet agent paraît s'être bien acquitté de son devoir. La disposition relative à l'interruption de la pêche durant le dimanche a été strictement exécutée; un pêcheur a été mis à l'amende pour avoir tendu des rets dans la rivière de la Truite en dehors de la limite de sa licence. La pêche de la morue a été excellente, celle du saumon de même.

La pêche à la mouche dans la rivière Moisie a eu un rare succès; les lignes ont pris 279 saumons; poids total, 4,922 livres; poids moyen, 17 livres 10½ onces. Cinq des plus grosses pièces pesaient en moyenne 33¾ livres.

DIVISION DE MINGAN.

Jos. Beaulieu, *garde-pêche.*

La pêche de la morue, celle du saumon, ont été extrêmement bonnes, comme on le peut voir dans les statistiques de cette division (appendice C.) La pêche du saumon a présenté un produit supérieur de 375 barils à celui de l'année dernière. Le garde-pêche n'a eu à punir aucune contravention de quelque gravité, aucun cas de pêche au dard par des sauvages ou d'autres. Outre M. Beaulieu, qui réside à la rivière Saint-Jean, le département a des gardiens locaux à Mingan et à la rivière Romaine; ces gardiens sont sous les ordres et la direction du garde-pêche.

Le nombre de saumons pris à la mouche dans la rivière Romaine s'est élevé à 15. Les rivières Mingan et Saint-Jean n'ont pas été pêchées à la ligne.

DIVISION DE NATASHQUAN.

G. Mathurin, *garde-pêche.*

Pêche de la morue excellente. Celle du saumon meilleure du double que l'année dernière. Les états de cette division se trouvent dans l'appendice C. Robert Quigley, un vieux délinquant, qui tendait en vertu de sa nouvelle licence, a eu ses rets confisqués et a été condamné

à l'amende pour avoir violé la clause relative aux dimanches. Il a prétendu cause d'ignorance, mais on l'a prévenu qu'à la première récidive il serait privé de sa licence. A cette exception près, la loi, au rapport du garde-pêche, a été généralement suivie. On n'a pratiqué la pêche à la ligne dans la Natashquan que pendant quatorze jours, et on a pris à la mouche 250 saumons, du poids moyen de 11 livres,—le plus gros pesait 25 livres.

DIVISION DE WATSHEESHOO.

P. Fournier, *garde-pêche.*

La pêche de la morue a été bonne ; la pêche du saumon a donné à peu près le même résultat que l'année dernière .Le rendement des pêches est indiqué dans le rapport de M. Lavoie et dans l'appendice C. Le besoin d'un agent actif et énergique paraît se faire sentir dans cette division ; on va y pourvoir dès la saison qui vient. Le garde-pêche actuel, contrairement à ses instructions, passait son temps à pêcher lui-même, au lieu d'exercer sa surveillance.

DIVISION DE PACACHOO.

Jean Legouvé, *gardien.*

Pêche de la morue extrêmement bonne. Pour la pêche du saumon, même résultat qu'en 1869, mais meilleure sur la côte. Le pêche du loup-marin présente uue légère amélioration Voir la statistique des pêches dans l'appendice C.

DIVISION DE BONNE-ESPÉRANCE

W. H. Whiteley, *gardien.*

La pêche de la morue a été d'une abondance sans exemple. Celle du saumon a été médiocre, à cause de la baisse des eaux. La pêche du hareng a manqué. Il a été pris du maquereau pour la première fois depuis plusieurs années. La pêche du loup-marin a bien réussi. Pour les détails, voir l'appendice C et le rapport de M. Lavoie sur cette partie de la côte.

DIVISION D'ANTICOSTI.

F. Thivierge, *garde-pêche.*

Le rapport de M. Lavoie traite au long des pêches de cette division.

ILES DE LA MADELEINE.

J. J. Fox, *garde-pêche.*

M. Lavoie, consacre dans son rapport un chapitre spécial à cette division si importante M. Fox a veillé avec beaucoup de soin et d'attention à tous les besoins de son district. Outre les états ordinaires fournis par les autres gardes-pêche, il a rassemblé de précieux renseignements sur les exportations et les importations de ces îles, le nombre de navires, leur tonnage, leurs équipages, etc. On trouvera le tout dans l'appendice G.

DIVISION DE MAGOG.

S. F. Copp, *garde-pêche.*

La pêche a été bonne dans cette division, qui embrasse les lacs Memphrémagog, Magog, Brome, Looring, du Pain-de-sucre, Oxford et les étangs Trowser's-Leg. Le garde-pêche a fourni l'état approximatif suivant des prises :—

Lunge........ ...	116	barils à	$25..................	$2,900
Truite commune.	20	"	30....................	600
Hareng..........	20	"	10....................	200
Doré.............	20	"	10....................	200
Achigan........	8	"	10....................	80
				$3,980

La plus grande partie de ce poisson se vend frais parmi les habitants, ce qui fait qu'il est difficile de constater les quantités précises. Le garde-pêche continue de déployer beaucoup d'énergie et d'activité, et est parvenu presque à mettre un terme au braconnage.

DIVISION DE ST. FRANÇOIS.

W. C. Willis, *garde-pêche.*

Les rapports annoncent que plusieurs des rivières de ce district, où les saumons avaient été à peu près exterminés, se repeuplent rapidement. On a vu des bandes nombreuses de cette espèce dans la rivière Nicolet.

DIVISION DE RICHELIEU.

H. W. Austin, *garde-pêche.*

Les devoirs confiés à cet agent ont été bien accomplis. Il rapporte que les pêcheries de la division sont dans un état prospère. La passe-migratoire sur l'écluse du gouvernement à Saint-Ours étant achevée, le poisson pourra maintenant remonter le Richelieu avec facilité. Sur l'avis que des individus pratiquaient une pêche prohibée dans le Saint-Laurent, près du Côteau du Lac, l'agent y fut dépêché et mit fin à ces pratiques. Un gardien sûr serait bien nécessaire dans ce quartier. Un ordre en conseil, adopté l'été dernier, porte défense de tendre des rets ou d'autres appareils de pêche dans la rivière Richelieu sans une licence du département de la marine et des pêcheries. Cette mesure a été prise pour arrêter la multiplication et le développement des tentures de claies à anguille au détriment des terres riveraines.

Il est presque impossible d'obtenir des renseignements exacts sur les produits de la pêche dans la division de Richelieu. Le garde-pêche cependant, fournit ces chiffres approximatifs :— Rives nord et sud du lac Saint-Pierre, de la rivière Richelieu et de ses tributaires : nombre d'hommes employés 1,650, d'embarcations 900, valeur des embarcations et des filets, $14,250. Le nombre de barils de poisson pêché est estimé à 7,690 frais, et 1,500 salé, total $5 le baril, 9,190 barils, qui donneraient un chiffre de vente de $45,950, en les mettant au prix bas de tandis qu'il s'en vend beaucoup à $10 et 12. Si l'on ajoute à ce chiffre, la valeur des claies à anguille qui sont dans la rivière Richelieu, soit $8,000, on aura pour grand total approximatif de la valeur des pêcheries de cette division, $53,950.

DIVISION DE MISSISQUOI.

P. E. Luke, *garde-pêche.*

La pêche a été bonne durant la saison, et le poisson s'est bien vendu. Au rapport de l'agent, le nombre d'hommes qui ont pratiqué la pêche a été de 29 ; et celui des barils de poisson pêché de 129, de la valeur totale de $773.

DIVISION D'YAMASKA.

R. McCorkill, *garde-pêche.*

Dans cette division, les barrages de moulins sont tous garnis de passes-migratoires, et la loi paraît avoir été respectée.

DIVISION DE CHATEAUGUAY.

D. McFarlane, *garde-pêche.*

La seule passe-migratoire qui fût inachevée sur la rivière Châteauguay, était celle de M. Henderson, à Huntingdon. Le garde-pêche rapporte que M. Henderson en a fait faire une solide et efficace. Le poisson croît en nombre.

DIVISION D'OTTAWA.

W. L. Holland, *garde-pêche.*

Vu l'importance croissante des pêcheries dans cette division, on a jugé nécessaire de nommer un gardien spécial. Les lacs des comtés d'Ottawa et de Pontiac sont remplis de truites communes et grises, d'achigans, de poissons blancs, etc. Au nouveau colon et à l'amateur de pêche, ces eaux offrent en abondance des moyens de subsistance et d'amusement. L'absence de gardien et la croyance où les gens étaient que le poisson leur appartenait, étaient cause qu'ils le détruisaient en tout temps, dans sa saison et hors de saison, au filet et au dard ; aussi était-il devenu urgent de faire cesser ces pratiques abusives. Nombre de rets ont été saisis, et la loi, à cette heure mieux connue, sera mieux observée. On dit qu'il y a une augmentation marquée dans le peuplement des eaux situées en arrière d'Ottawa. Le garde-pêche rapporte qu'au lac du Poisson Blanc, cet automne, le poisson blanc était si abondant que, sur l'espace de plusieurs milles le long du bord, il a vu des masses de fretin telles que l'eau semblait toute fourmillante. Jusqu'ici, ces eaux avaient été pêchées sans merci ni trève pour l'intérêt de marchands américains, qui font marché pour l'achat du poisson et le vendent profitablement dans les Etats-Unis, où il est fortement demandé et se vend cher. La plupart de ces lacs ne sont accessibles que l'hiver. Voulant approvisionner nos propres marchés de truite fraîche en hiver, le département a délivré à un prix nominal des licences à des particuliers qui pêcheront dans ces lacs. Par ce moyen, on assure l'uniformité, l'observation de la loi et plus de protection au poisson. Les possesseurs de licences surveilleront tout naturellement d'un œil attentif ceux qui n'en ont pas, et les empêcheront de pêcher en contravention, ou les dénonceront au garde-pêche.

APPENDICE I.

RAPPORT DE S. WILMOT, ECUYER, SUR L'ETABLISSEMENT ICHTHIOGÉNIQUE DE NEWCASTLE, ONTARIO, POUR LA SAISON DE 1870.

MONSIEUR,—En vous rendant compte de mes progrès durant l'année dernière dans l'œuvre piscicole, il m'est inutile d'entrer dans de longs détails ou développements touchant l'importance de cette nouvelle industrie, pleinement consacrée à cette heure en Canada.

Les opérations et leurs résultats bienfaisants sont bien compris et bien appréciés à présent par nos populations à en juger par le désir exprimé dans presque toutes les classes de voir encourager fortement l'entreprise.

L'intérêt croissant marqué par les particuliers et par la presse a eu pour fruit d'engager la législature à assister cette entreprise au moyen de petites subventions sur les fonds publics. Jusqu'ici cette aide a été extrêmement utile ; mais, pour développer davantage la grande industrie de la culture du poisson et la placer dans la situation où elle devrait être, pour avancer enfin une industrie nouvelle et créer une autre source de richesse, il faudrait adopter des vues plus libérales et augmenter la somme des subventions par lesquelles on encourage l'entreprise.

La pisciculture avance rapidement dans la république voisine. Plusieurs Etats se sont mis tout de bon à l'œuvre, et ont nommé des commissaires de pêche. Des législatures d'Etat ont accordé des sommes d'argent considérables pour aider des travaux qui, à leurs yeux, devront procurer à leurs pays de grands et durables bienfaits.

Comme une preuve de la valeur que cette industrie peut avoir pour le Canada, je citerai le fait que l'établissement ichthyogénique sous ma direction, à Newcastle, a déjà attiré l'attention de plusieurs des commissaires de pêche des Etats de la Nouvelle-Angleterre d'Amérique, et que quelques-uns d'entre eux sont venus le visiter, non-seulement à dessein de l'examiner et de faire rapport sur la possibilité d'en introduire de semblables chez eux, mais aussi pour traiter avec votre département de l'achat d'œufs de saumon destinés à servir au rempoissonnement et à la restauration des rivières dépeuplées de leurs Etats. Ces achats, la vente de plusieurs milliers d'œufs, l'année dernière, au Maine, la sûreté et la facilité avec lesquelles les œufs ont été transportés à leurs destinations, les demandes d'approvisionnements qui à présent sont faites de différents quartiers, tout cela vient de donner naissance à une nouvelle branche de commerce qui était encore inconnue parmi nous.

Le succès immédiat de mes expériences pendant l'année 1870 a été très-satisfaisant, et les avantages futurs de la dissémination d'alevinages de saumon dans diverses parties de la province rempliront, sans nul doute, l'attente de votre département, et celle de tous ceux qui se réjouiraient de voir cette précieuse espèce foisonner de nouveau dans des rivières et des ruisseaux dont les eaux naguère encore étaient presque désertes.

L'année dernière, près de 150,000 alevins sortis de la piscifacture de Newcastle, ont été lâchés en rivière. On les a distribués dans un certain nombre de cours d'eau qui se déchargent dans le lac Ontario. Les petites rivières où ils ont été placés ont été choisies de préférence parce qu'elles étaient des frayères recherchées du saumon au temps passé quand ce poisson abondait. Jusqu'à ce moment, j'ai borné mes opérations de réensemencement ou de repeuplement aux cours d'eau de Grafton, de Baldwin, de Barber, de Lynd, de Duffin et à la petite rivière Rouge. Le temps ni les circonstances ne m'ont encore permis de porter mon attention au-delà. Mais, pendant une autre saison, il faudra avoir soin d'étendr ce cercle, et

s'efforcer de regarnir, en d'autres parties du Canada, plusieurs rivières et ruisseaux de nouvelles familles de saumons, pour donner à chaque localité les moyens de former une nourricerie, où, si l'on y veille ensuite, la graine ainsi semée puisse se multiplier sans fin.

Les rivières Crédit, Humber, Trent et d'autres encore occuperont particulièrement mon attention à la saison prochaine, comme d'ailleurs tous les courants d'eau favorables à la frayaison et au développement des jeunes après les éclosions.

Pendant la saison dernière, des personnes de la province de Québec ont demandé des œufs; on leur en aurait expédié bien volontiers, mais faute de renseignements sur la voie directe à prendre pour les faire parvenir, et faute aussi de facilités de transport par eau, il n'a pas été possible de satisfaire à ces demandes jusqu'à ce que le temps pendant lequel les œufs eussent pu s'expédier avec quelque sûreté ait été écoulé.

L'envoi dans des conditions propices ne présenterait pas de difficulté, si les personnes de localités éloignées qui désirent avoir des œufs voulaient indiquer avec précision l'itinéraire du transport. Quand l'expédition doit se faire par chemin de fer ou par *express*, aucune difficulté sérieuse n'est à craindre. Cependant, pour être plus sûr d'un plein succès, si les destinations sont éloignées, il serait prudent d'envoyer quelqu'un chercher les œufs. Ceux-ci seraient alors remis à ses soins, et il recevrait en même temps des instructions sur la manière de les déposer dans la rivière ou autre lieu ou l'on aurait dessein de les placer. Mais, lorsqu'il existe une ligne ferrée directe et des convoyeurs d'express sur les chars, les œufs peuvent être, avec des précautions ordinaires, envoyés à destination sains et saufs ou à peu près.

On devrait choisir les mois de février et de mars pour effectuer le transport des œufs à de longues distances. Le jeune poisson est alors assez avancé dans son évolution embryonnaire pour être très-perceptible à l'œil nu, et il est plus capable de supporter les fatigues du voiturage. Avant cette époque l'embryon est plus faible; après, il peut arriver, par suite d'un changement de température, que les éclosions se fassent en cours de voyage, et comme des mousses humides dans un bidon de ferblanc ne peuvent remplacer l'élément naturel qu'il faut au jeune poisson pour se mouvoir (quoique ce soit le meilleur moyen de le transporter sain et sauf lorsqu'il est encore dans sa coque), il ne peut résister à cette innovation moderne qui contrarie la nature et il meurt.

Les œufs imprégnés peuvent être expédiés jusqu'à la mi-avril sans risque, à moins que la saison ne soit d'une précocité extraordinaire. Cependant si les expéditions se font tardivement, il faut avoir soin d'emballer les œufs dans de la glace, ou de les tenir dans un lieu très-froid, sans quoi les dangers de mortalité seront plus à appréhender. En avril, l'année dernière, quelques milliers d'œufs envoyés de cet établissement à Augusta, dans l'état du Maine, parvinrent sans avarie à leur destination.

APPARENCE SATISFAISANTE DES OEUFS SOUMIS DEPUIS L'AUTOMNE DERNIER A L'INCUBATION.

Les œufs déposés en octobre et novembre derniers, dans les auges à incubation, ont une belle apparence et sont beaucoup plus avancés que ne l'étaient vers ce temps-ci les œufs que j'ai fait éclore les autres années. Un grand nombre déjà présentent des signes de vie et de mouvement; et à en juger d'après cette apparence, je m'attends à avoir une menuaille de plus de trois cent mille alevins de saumon en avril et mai prochains. Cette quantité ne sera pas entièrement employée, tant s'en faut, pour des ensemencements dans le voisinage, car il y a déjà, venant soit des Etats-Unis ou d'ailleurs, de nombreuses et considérables demandes d'œufs fécondés.

J'aurais pu recueillir un bien plus grand nombre d'œufs l'automne dernier; mais la difficulté de trouver des aides entendus dans le temps où le saumon se prépare à frayer, m'a empêché de faire une récolte plus abondante. Il a donc été, pour cette seule cause, impossible d'utiliser tous les cours d'eau réservés; les opérations sur mon ruisseau et la petite rivière

Grafton ont absorbé tout mon temps avec celui de mes aides durant la très-courte et très-incertaine saison où l'on peut manipuler le poisson. Afin de suppléer à ce manque d'aide, j'ai construit un atelier pour récolter les œufs par un procédé mécanique.

BATIMENT À RÉCOLTER LES ŒUFS.

Dans l'été de 1869, l'idée me vint que la récolte des œufs de saumon pourrait se faire mécaniquement au moyen de quelque appareil ajouté aux " grillages Ainsworth à incubation pour la truite." Quant à appliquer la méthode Ainsworth telle quelle au saumon, c'était inutile, à cause du plus grand volume d'eau et du plus large espace qui seraient nécessaires pour opérer ; il fallait y faire quelque perfectionnement. Ce perfectionnement se présenta à ma pensée sous cette forme : un appareil s'adaptant au grillage pour recueillir les œufs après la ponte. Ce plan trouvé et exécuté, comme il était nécessairement étendu et dispendieux, il me fut impossible de le mettre en pratique dans l'automne de 1869, et je dus différer jusqu'à la saison suivante. Quoiqu'il ne soit pas encore absolument complété, il est cependant assez avancé pour qu'on puisse en faire l'épreuve. Par le procédé dont je parle, les individus reproducteurs (le mâle et la femelle) ne sont ni manipulés ni dérangés ; on les laisse déposer eux-mêmes leurs œufs et leur laitance selon les lois de la nature sur le lit de gravier ; les œufs passent ensuite au travers d'un treillis métallique placé sous le gravier et tombent sur une toile qui, tournant sans fin, mue par un rouleau et une manivelle, apporte les œufs de dessous le grillage et les verse dans un vaisseau préparé pour les recevoir. Les œufs ainsi récoltés sont supposés être imprégnés par l'action naturelle, et sont alors placés dans les auges à éclosion pour être soumis à l'incubation. Le plan d'Ainsworth est vanté hautement aux Etats-Unis par des éleveurs de truites, lesquels le trouvent bien supérieur de plus d'une manière au procédé de la manipulation. Jusqu'à quel point il pourra réussir, appliqué à la propagation du saumon, c'est ce qui n'est pas encore expérimenté. Plusieurs milliers d'œufs de saumons ont été recueillis par ce nouveau procédé, la saison dernière, à mon établissement. Les frais de construction du bâtiment, de l'appareil et du mécanisme ont été considérables. Si les résultats répondent à mes espérances (et je n'ai à l'heure qu'il est aucune raison d'en douter), un grand succès aura été obtenu dans la culture du saumon et une importante notion acquise à la science de l'histoire naturelle.

DESCRIPTION DU BATIMENT ET DE L'APPAREIL.

Le bâtiment a 66 pieds de long sur 15 de large et 12 de profondeur. On fait passer par cette aire les quantités d'eau dont on a besoin, prises de la petite rivière même ; cette alimentation se règle au moyen de portes à l'extrémité supérieure de la construction. Le fond est revêtu d'un plancher uni. Dans le sens de la longueur de l'aire, des pièces de bois de 3 pouces sur 7 sont placées de manière à diviser le plancher en quatre compartiments longitudinaux, larges de 37 pouces chacun. De petites barres sont posées en travers de pièce en pièce, à 15 pouces environ d'intervalle les unes des autres, et à 3 pouces au-dessus du fond. Dans l'espace ainsi laissé libre, un tablier sans fin, fait de toile, est disposé de telle sorte qu'il puisse se mouvoir en tournant sur des rouleaux installés aux deux bouts du bâtiment ; l'un des rouleaux est pourvu d'une manivelle par le moyen de laquelle on met à volonté ce tablier en mouvement. Sur le dessus des traverses est fixé un fort réseau fait en fil métallique galvanisé No. 12, à mailles d'un pouce, large de 37 pouces et par conséquent s'adaptant juste entre les longrines. Ce réseau métallique est couvert d'une épaisseur d'environ 4 pouces de graviers, assez gros pour ne pas passer au travers des mailles. On laisse l'eau se répandre sur ce lit à une hauteur de 9 à 15 pouces. Cela forme une frayère artificielle de 60 pieds sur 15 pieds, et qui présente toutes les apparences du lit naturel de la rivière.

On vient de voir la description du bâtiment et de l'appareil pour obtenir et récolter les œufs de saumons ; voici maintenant le *modus operandi*. Les saumons effectuant leur migration vers le haut du cours d'eau, entrent dans le bassin collecteur, qui est situé en aval du bâtiment ; et quand arrive le moment d'accomplir l'œuvre de la reproduction, ils se portent sur la frayère artificielle, où le mâle et la femelle opèrent ensemble tout comme ils le feraient en rivière.

Pendant la fraie, le gravier est plus ou moins déplacé par les poissons, qui s'y creusent des nids pour y déposer leurs œufs, et, à mesure que se fait la ponte, les œufs glissent dans les interstices entre les graviers, puis à travers les mailles du réseau, et tombent sur la toile au-dessous, où ils demeurent immobiles jusqu'à ce que la manivelle étant mise en jeu fasse mouvoir la toile et amène avec elle les œufs au rouleau ; là ils se détachent d'eux-mêmes et tombent doucement dans un bassin, dans lequel ils sont ensuite transportés à la chambre à incubation. Cette frayère artificielle est suffisamment grande pour contenir en même temps plusieurs douzaines de couples de saumons.

Cet appareil, ou du moins la portion qui s'en est trouvée prête au mois de novembre dernier, a fonctionné admirablement ; et, une fois les frais de construction faits, l'ensemble sera d'un entretien peu dispendieux. La charpente, le tissu métallique ni le gravier ne s'enlèvent ; ils restent constamment sous l'eau, et dureront plusieurs années ; quant à la toile, après le temps du frai, on peut la retirer et la faire sècher pour s'en servir de nouveau une autre année.

AUGMENTATION DU NOMBRE DES SAUMONS DANS LA PETITE RIVIÈRE WILMOT L'AUTOMNE DERNIER.

Il y a eu dans le nombre des saumons qui fréquentent cette rivière une augmentation notable en 1870 sur 1869 ; aussi personne ne paraît plus avoir de doute sur la réalité des résultats heureux des opérations de votre département. Le rapport de tant de témoins oculaires, du voisinage ou d'au loin, a été suffisamment convaincant : les saumons qui sont revenus ont été très-nombreux. Une nuit, il en entra 40 dans le bassin de retenue, et une autre nuit, 50 ; on en a vu plus de 400 ensemble dans cette piscine pendant la saison dernière.

On a exercé une surveillance active sur le courant d'eau, et s'il y a eu du braconnage, il y en a eu assurément fort peu. Presque tous les jours, on voyait dans le lit de la rivière des troupes de saumons qui frayaient, et à en juger d'après le nombre de frayères situées ça et là, le nombre des œufs déposés par les poissons de la manière naturelle a dû être très-considérable. Durant les mois d'été, les jeunes saumons ont aussi abondé, et je suis porté à croire que plusieurs ont été tués par des pêcheurs à la ligne. J'ai remarqué de ces saumoneaux sur les frayères l'automne dernier.

PETITE RIVIERE GRAFTON.

Il y a deux gardiens sur cette rivière, et, à une seule exception près, je ne pense pas que les saumons aient été molestés. Les poissons qui ont remonté le Grafton cette année n'étaient pas tout à fait aussi nombreux que l'année dernière ; mais en récompense, ils étaient extraordinairement gros, et beaucoup d'entre eux avaient la marque que je leur avais faite en 1868.

Une chose vraiment étrange, ce semble, c'est qu'on n'a revu à l'automne de 1869 aucun des saumons marqués en 1868 ; où étaient-ils pendant la fraie ? voilà un beau champ ouvert aux conjectures et aux recherches.

PEUPLEMENT D'AUTRES COURS D'EAU.

Votre département a réservé plusieurs cours d'eau l'automne dernier pour la propagation naturelle et la culture artificielle des saumons. Il est constaté qu'un petit nombre de ces poissons ont visité quelques-uns de ces cours d'eau. Dans la petite rivière Barber, qui traverse le township de Darlington à six milles environ de Newcastle, on en aperçut qui frayaient; aussitôt je chargeai un gardien de surveiller les lieux et de préserver ces poissons de la destruction. La surveillance a eu un effet salutaire, en empêchant certaines personnes qui avaient l'habitude de pratiquer le braconnage, de se livrer à leur œuvre illicite. Des saumons ont pareillement remonté le ruisseau de Duffin, et j'ai eu avis qu'on en avait vu aussi dans celui de Lynd, Whitby, ainsi que dans la rivière Rouge et dans le Highland-Creek.

GROS SAUMONS DANS LE LAC ONTARIO.

Une des raisons données à l'appui de la théorieque le salmone du lac Ontario ne pouvait être le vrai saumon de la mer, c'est qu'il était de petites dimensions et qu'on n'avait jamais vu dans le lac de poissons géants de son espèce.

L'automne dernier, en manipulant des centaines de ces saumons, j'ai été extrêmement surpris de la longueur et de la grosseur énormes de plusieurs d'entre eux, et j'ai eu soin d'en mesurer quelques-uns, dans le dessein d'en comparer la taille avec celle du gros saumon qui se prend dans la Grande-Bretagne et dans nos provinces maritimes.

Frank Buckland (la meilleure autorité en Angleterre), dans son ouvrage sur la pisciculture, mentionne tout particulièrement le volume et le poids d'un saumon qu'un ami lui avait envoyé un jour comme curiosité; on fit du " vieux routier", c'est le nom qui lui fut donné, un dessin à l'aquarelle de grandeur naturelle, et l'animal lui-même fut ensuite déposé au *British-Museum* parmi les spécimens rares. " Un ami, dit le professeur Buckland," eut un jour la bonté de m'envoyer un saumon *énorme :* ce poisson pesait 22 livres, et avait 43 pouces de long; encore était-il terriblement échiné et amaigri; s'il eût été en bonne condition, il aurait pesé de 40 à 50 livres."

En juillet 1869, je vis à Québec des saumons qui venaient d'être apportés de la rivière Moisie, et dont quelques-uns, au dire de chacun, étaient d'une grosseur peu commune. J'en choisis un des plus gros à l'invitation du propriétaire, qui m'en faisait présent; il pesait 30 livres et avait 36 pouces et demi de long,—et il avait été pris en primeur.

Au mois d'août, la même année, on montrait à Bathurst, N.-B., " un gros saumon" qui avait été capturé dans la baie des Chaleurs. Il pesait 44 livres, et était, dit-on, long de 40 pouces, Ces spécimens peuvent être regardés avec raison comme énormes, comme les " géants de leur espèce" venant de la mer.

Or, en novembre dernier, 96 saumons étaient réunis dans le bassin collecteur à Grafton; 79 d'entre eux avaient 35 à 40 pouces de long,—environ 37 pouces en moyenne. Ils étaient tous " terriblement échinés et amaigris;" c'était pendant la frayaison même. Quelques-uns pesaient 17 et 18 livres. S'ils eussent été en bon état, d'après le dire de M. Buckland, ils auraient donc pesé de 30 à 40 livres chacun. De ces comparaisons il résulte que l'assertion dont je viens de parler, à savoir que le saumon d'Ontario est petit, et que cette espèce ne renferme pas d'individus de grandes dimensions, est mise au néant.

CONSERVATION DU POISSON DANS LE MANITOBA.

Maintenant que la province de Manitoba est annexée à la Puissance, il est important pour sa prospérité tant future que présente que l'on protège une des grandes sources naturelles de richesse dont cette portion de notre pays a été favorisée. Je parle ici de ses fécondes pêcheries. A moins que les lois de pêche n'y soient mises à effet sur-le-champ, on peut s'attendre à voir s'élever là bas les mêmes difficultés que nous avons eu à vaincre dans quelques-unes des plus anciennes provinces canadiennes.

Si, avec la nouvelle immigration qui se fait dans le Manitoba, on a soin dès à présent d'apprendre et de faire sentir au colon que ces lois doivent être et seront exécutées en toute rigueur, on aura très-peu ou point de trouble. Mais si, au contraire, on laisse chacun mettre la main à l'œuvre destructrice, tuer le poisson en tout temps et en tout lieu, on verra bientôt arriver le moment où il faudra souffrir là aussi de la même folie, de la même imprévoyance qu'ont fait éclater nos premiers colons dans les plus anciennes localités de ce pays. Quand le petit nombre d'habitants qui forment la population d'une nouvelle contréo sont eux-mêmes habitués à respecter les lois, on peut compter davantage qu'ils prêteront aide et assistance à leur tour, à mesure que les établissements se multiplieront, pour maintenir l'exécution de ces lois et empêcher qu'elles ne soient enfreintes par les nouveaux-venus.

Dans les commencements des provinces les plus populeuses de la Puissance, il n'y eut aucune disposition pour la protection du poisson (du moins pendant un grand laps de temps), et les habitants croyaient qu'il était juste et raisonnable qu'ils pussent tuer et détruire le poisson en toute saison et partout, à leur gré. De là la difficulté plus grande que le gouvernement trouve à présent; de là la nécessité où il se voit de faire de plus fortes dépenses, pour établir, pour mettre en vigueur simultanément de sages lois de pêche. J'offre donc cette suggestion et je demande que l'on introduise sans tarder une réglementation conservatrice et protectrice du poisson dans la nouvelle province de Manitoba.

SAISONS DE PROHIBITION DE LA PÊCHE

Les pêcheries maritimes, s'étendant sur un champ sans limites dans lequel s'opère partout la reproduction naturelle des poissons, ne demandent pas, pour leur conservation ou l'établissement de périodes de fermeture durant les frayaisons, ces lois spéciales si nécessaires aux pêcheries fluviales.

Ces dernières, quoiqu'elles ne soient peut-être pas encore aussi importantes au point de vue du commerce que les autres, attirent cependant de plus en plus l'attention chaque année, en fournissant une source croissante d'alimentation et de richesse à la population. Les pêcheries lacustres et fluviales d'ailleurs ne se trouvent pas dans des localités insignifiantes; nombre d'entre elles sont situées dans des quartiers très-peuplés ; et, comme les frayères naturelles des poissons d'eau douce sont ouvertes et fort exposées, dans les claires et les ruisseaux que ces poissons recherchent pour déposer leur frai, il est absolument nécessaire qu'il y ait des temps réservés pour eux, et de plus que ces temps de prohibition soient toujours strictement observés.

La question de nos pêcheries fluviales et maritimes tient maintenant une si haute et si importante place dans l'opinion, que les dernières surtout sont devenues un objet plein d'attraction pour la république voisine, qui nourrit le désir d'obtenir de nos pêcheries côtières des bénéfices auxquels nos nationaux ont seuls droit. Ces privilège doivent être réservés exclusivement à notre bon droit, non-seulement parce que c'est justices mais aussi pour l'intérêt public. Aussi est-ce avec un sentiment de satisfaction mêlée d'orgueil que les habitants de ce

pays apprennent les énergiques mesures qui sont prises par le gouvernement et par votre département pour conserver cette grande source naturelle de richesse, ainsi que pour maintenir la dignité et l'honneur de la Puissance.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

SAMUEL WILMOT

A l'honorable P. Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Newcastle, 31 décembre 1870.

APPENDICE

STATISTIQUE des pêches de la province d'Ontario pour l'année 1870—divisions de nombre de verges de

Divisions.	Nombre d'hommes employés.	Valeur des bateaux, rets, etc., employés.	Verges de rets à mailler.	Nombre d'épuisettes.	Nombre de seines.	Nombre de verveux.	Parcs en rets.	Barils de poisson blanc.	Barils de truite.	Barils de hareng.
		$								
Division du lac Supérieur,—de la tête du lac à la rivière Thessalone	204	12,595	90,000	9	3	....	....	2,694	3,333	....
Division du lac Huron et de la baie Georgienne—de la rivière Thessalone à Pénétanguishène	820	....	139,049	....	3	....	....	2,950	2,590	....
Division de la péninsule Indienne — de Pénétanguishène au cap Hurd	66	6,800	159,000	....	1	....	....	2,000	1,025	....
Division de Saugeen—du cap Hurd à Goderich	248	32,853	115,955	....	8	....	....	1,776	2,102	2,283
Division du lac Huron et de la rivière Saint-Clair—de Goderich à la rivière Thames	160	13,520	17,500	....	16	....	....	933	....	2,165
Division de London—rivière Thames et ses tributaires	24	....	....	....	5	....	....	....	....	....
Division de la rivière Détroit et du lac Erié—de la rivière Thames à Rondeau	256	18,800	6,750	....	53	....	14	1,253	....	....
Div. du lac Erié—de la Longue Pointe en allant à l'est	156	8,348	20,400	23	19	....	....	200	....	153½
Division du lac Ontario–entre la rivière Niagara et Six-Mile-Creek	39	4,402	12,400	....	8	....	....	150	5	84
Division du lac Ontario—entre Six-Mile-Creek et Bronte	92	12,050	32,850	....	19	....	....	146½	44	240
Division du lac Ontario—entre Bronte et le havre de Whitby	58	8,970	94,000	....	9	....	....	100	393	35
Division de Newcastle — du havre de Whitby à Presqu'île	60	5,300	18,340	....	2	....	....	500	150	125
Division de la baie de Quinté	117	7,620	1,850	....	18	....	....	297	....	1,275
Division du comté du Prince-Edouard	232	14,325	163,150	....	64	....	....	1,409	54	171
Division de l'île Wolfe, y compris les îles Amherst, aux Canards et à Bois	88	7,285	9,397	....	....	80	55	505	674	11
Division de Brockville et Cornwall	27	2,600	2,660	....	4	2	....	....	....	....
Division du lac Simcoe et des lacs à l'Eturgeon	42	441	1,600	....	1	....	....	60	26	8
Totaux	2689	155,909	884,901	32	233	82	69	14,973½	10,396	6,550½

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Branche des Pêcheries,
OTTAWA, 31 décembre 1870.
(Certifié,) W. F. WHITCHER.

K.

pêche, produits pêchés, valeur de ces produits, nombre d'hommes employés, rets à mailler, etc.

Barils de sciscos.	Barils de maskinongé.	Barils de brochet et d'achigan.	Barils de bar et de perche.	Barils de doré.	Barils de poissons communs.	Nombre total de barils de poisson.	Valeur. Frais.	Valeur. Salé.	Valeur totale.	Où vendu.	Remarques.
							$	$	$		
......	....	....	....	152	......	6,179	9,978	30,088	40,066	Canada, Etats-Unis.	
......	....	....	....	205	1,050	6,795	900	39,165	40,065	do	
......	....	....	....	......	......	3,025	8,100	7,575	15,675	do	
......	....	....	....	......	......	6,161	5,057	33,461	38,518	do	
......	....	300	100	400	2,325	6,223	6,354	16,326	22,580	do	Rapports imparfaits.
......	....	150	110	......	390	650	6,450	....	6,450	do	....
......	....	....	....	......	......	1,253	22,821	....	22,821	do	Rapports incomplets.
......	4	5	3	355	237	954	9,727	....	9,727	do	Rapports très-complets.
15	....	9	....	99½	49	411½	3,873	....	3,873	do	
93½	....	67	....	21	63	675	6,180	....	6,180	do	
166½	....	60½	....	......	47½	864	8,480	....	8,480	do	
......	....	20	....	......	40	835	9,500	800	10,300	do	
....	....	....	....	......	......	1,572	7,532	....	7,532	do	
......	....	....	50	......	......	2,242½	15,823	404	16,227	do	Rapports imparfaits.
......	....	32	....	10	525	1,757	12,820	....	12,820	do	
......	....	227	....	25	......	252	2,086	....	2,086	do	
......	100	10	....	......	......	194	997	484	1,481	do	Dans cette division, la pêche à la ligne est très-considérable.
275	104	880½	263	1,267½	4,726½	40,043	136,679	128,303	264,982		

P. MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE L.

PRÉCIS DES RAPPORTS DES GARDES-PÊCHE DE LA PROVINCE D'ONTARIO POUR LA SAISON DE 1870.

DIVISION DU LAC SUPÉRIEUR.

JOSEPH WILSON, *garde-pêche.*

Cet officier n'a eu connaissance d'aucune infraction durant la saison. La pêche d'été a été très-bonne; mais les gros vents qui ont régné à l'automne et qui ont fait un grand dégât dans les rets, etc., ont empêché les pêcheurs de profiter de la meilleure partie de la saison de pêche. Le commerce du poisson frais continue de prospérer; les facilités plus nombreuses de transport offertes par les deux steamers qui font le service entre Fort William et Collingwood, donne à cette industrie une impulsion nouvelle. La vente du poisson salé est, par contre, très-amoindrie par suite des droits presque prohibitifs imposés par les Etats-Unis. Les dispositions réglementaires qui établissent une période de prohibition pour la pêche de la truite commune en Ontario, ont eu d'excellents résultats dans cette division. La pêche à la ligne a été très-fructueuse dans la rivière Nipigon. La statistique ci-jointe présente une augmentation considérable à la fois dans le produit et la valeur des pêches de la division du lac Supérieur. Pour exploiter pleinement cette source inépuisable de richesse, il ne manque que des capitaux. Maintenant que le développement graduel de nos ressources minérales sur le littoral du lac Supérieur fait croître rapidement la population dans cette partie du pays, on peut avec confiance compter que le produit de nos pêcheries augmentera aussi en proportion.

DIVISION DU LAC HURON ET DE LA BAIE GEORGIENNE.

WILLIAM PLUMMER, *garde-pêche.*

Les mauvais temps qui ont signalé l'automne ont nui grandement à la pêche dans cette division. Les statistiques cependant constatent dans la valeur des produits pêchés une augmentation sur l'année dernière.

DIVISION DE LA PÉNINSULE INDIENNE.

GEORGE S. MILLER, *garde-pêche.*

Il y a eu un léger déficit dans le rendement des pêches de cette division. Les pêcheurs disent que le poisson ne vient plus aussi près du rivage, et qu'ils sont obligés de tendre leurs rêts jusqu'à 12 ou 15 milles dans le lac; tandis que auparavant leurs emplacements de pêche ne s'étendaient pas à plus de 5 milles. Cet insuccès partiel est attribué aux gros temps de l'automne, qui ont empêché très-souvent les pêcheurs de sortir.

DIVISION DE SAUGEEN.

JOHN EASTWOOD, *garde-pêche.*

Les pêcheries sur cette partie de la côte et dans la baie Georgienne offrent de précieux moyens de subsistance et de profit aux colons qui habitent les rivages des grands lacs. La saison a eu un heureux commencement ; les prises de poissons blancs et de truites saumonées aux îles de Pêche ont été très-abondantes. De bonne heure en octobre, le *Wm. Seymour* a apporté à Kincardine 11,400 livres de poisson frais et 700 colis de salé. Une seule maison de Goderich aurait, dit-on, préparé 600,000 livres de poisson frais pris à différents points de la côte. On estime à $30,000 le produit donné par les pêcheries des îles de Pêche seulement dans l'espace de deux mois. L'appendice K contient sur les produits pêchés dans cette division les détails fournis par le garde-pêche. M. Eastwood ajoute que, bien que la quantité de poisson capturé durant la saison dernière excède en somme le rendement de l'année précédente, et que les prix de vente aient été aussi plus élevés, néanmoins, par suite de l'énorme destruction de matériel et des dommages aux appareils de pêche causés par les tempêtes qui, pendant l'automne, ont agité les eaux du lac Huron dans leur lit rocheux, il se trouve que nos industrieux pêcheurs n'ont obtenu qu'un fort mince résultat pour récompense de leurs rudes travaux.

DIVISION DU LAC HURON ET DE LA RIVIERE SAINT-CLAIR.

S. A. MACVICAR, *garde-pêche.*

Pas de rapport de cet agent.

DIVISION DE LA RIVIERE DÉTROIT ET DU LAC ERIÉ.

P. MARENTETTE, *garde-pêche.*

Pour la statistique des pêches de cette division, voir l'appendice K. Le produit de ces pêches a été beaucoup plus considérable que l'année dernière, il présente une augmentation de près de 400 barils de poisson blanc, évalués à $17,000. Il ne faut pas oublier toutefois que la pêche fut très-malheureuse l'année dernière à cause des tempêtes fréquentes et des vents de nord violents qui repoussèrent le poisson dans le lac. Le garde-pêche appuie fortement sur l'inopportunité de la permission donnée aux gens de faire usage à l'automne d'enclos ou réservoirs pour garder le poisson blanc jusqu'à ce qu'ils le portent au marché, et il assure que cet usage est nuisible aux pêcheries.

DIVISION DU LAC ÉRIÉ, DE NIAGARA ET D'UNE PARTIE DU LAC ONTARIO.

J. W. KERR, *garde-pêche.*

L'automne dernier, le saumon est entré et a frayé dans les petites rivières Lyon, Duffin, Highland, des Douze Milles et dans les rivières Rouge et Crédit. Tous ces cours d'eau ont été réservés par des ordres en conseil pour la propagation naturelle et artificielle du poisson ; et sont surveillés par des gardiens, qui, au rapport de M. Kerr, ont accompli leur devoir d'une manière très-efficace. On attribue la réapparition des saumons et leur rapide multiplication

dans ces courants, depuis si longtemps désertés par eux, aux efforts de l'officier des pêcheries chargé de la direction de l'établissement ichthyogénique de Newcastle, et aussi à la vigilance active exercée par le garde-pêche et les gardiens locaux pour protéger les frayères, et prévenir l'altération des eaux par les sciures et les autres déjections de moulin. Le 27 octobre, le garde-pêche a vu des saumons dans la petite rivière Duffin, et le 8 novembre il en a compté jusqu'à 17 sur les frayères. La pêche de la truite saumonée a été bonne; il y a eu amélioration à la fois dans la qualité et la quantité des prises. La pêche du poisson blanc, contrariée par les vents et le grossissement des eaux du lac Ontario, n'a pas été aussi fructueuse qu'on l'avait espéré. La quantité de poissons pris dans toute l'étendue de la division a cependant presque égalé le produit de 1869. La pêche du *sciscos* et du hareng a bien réussi, et devient fort lucrative pour ceux qui la pratiquent. L'établissement commencé à Galt, sur la Grande Rivière, pour la culture de la truite commune, et dont il a été fait mention l'année dernière, fait des progrès. Le 30 décembre, 1870, M. Kerr le visitait, et il rapporte qu'il y avait 32,000 œufs dans les appareils incubateurs. A cette époque avancée de la saison, plusieurs individus reproducteurs ne faisaient encore que de frayer. Le bassin d'élevage renfermait environ 3,000 jeunes, qui provenaient de l'éclosion de l'année dernière. Ils étaient bien portants et profitaient à vue d'œil. Cette piscifacture est conduite par MM. Brown, Burnett et Allan, et se développe sous d'heureux auspices.

DIVISION DE NEWCASTLE.

Samuel Wilmot, James K. Cameron, } *gardes-pêche.*

M. Wilmot est directeur de l'établissement de pisciculture que le gouvernement possède à Newcastle. On trouvera un rapport de lui à l'appendice I. La division de M. Cameron comprend quatre stations de pêche. La pêche a été bonne en somme, et les statistiques témoignent d'une augmentation dans le produit en 1870 sur l'année précédente.

DIVISION DE LA BAIE DE QUINTE.

Charles Wilkins, *garde-pêche.*

La différence constatée entre le résultat de la pêche du poisson blanc dans les deux années dernières, et celui des opérations de cette année, est probablement due à la violence des vents qui ont régné sur le lac Ontario pendant la plus grande partie de l'été. Dans les gros temps, le poisson blanc en particulier cherche les grands fonds, et les pêcheurs ont peu de succès. La qualité du poisson blanc pris cette année a été supérieure, aussi les ventes ont été faciles, et les prix forts. La pêche du hareng a été plus productive que jamais. La plupart des lacs situés dans l'arrière-territoire de cette division ont été visités dans le cours de l'été; ils abondaient en truites saumonées et en d'autres sortes de poissons. Des passes-migratoires se construisent dans les rivières au Saumon et Napance.

DIVISION DU COMTÉ DE PRINCE-EDOUARD.

JOHN G. HICKS, WM. PLEWS, W. A. Palen, PETER HUFF, JOSEPH PIERSON, *gardes-pêche.*

M. Hicks a fourni des statistiques très-complètes, qui montrent que la pêche dans son district n'a pas été moins bonne que l'année dernière.

M. Plews rapporte que dans son quartier le poisson a fait faute, par suite des mauvais temps.

M. Phelan dit que la pêche a été fructueuse, et que la loi a été généralement observée durant les temps prohibés.

M. Huff a été nommé en remplacement de M. Plat, démissionnaire. Les rapports constatent que le produit pêché égale à peu près celui de l'année dernière.

M. Pierson n'a pas envoyé de rapport. On trouvera les détails du rendement et de la valeur des pêches de cette division dans l'appendice K.

ILES WOLFE ET AMHERST.

P. KIEL, *garde-pêche.*

Le poisson blanc a été d'une rare abondance, et durant le mois de juillet le marché en regorgait au point que ce poisson était de difficile défaite. Il pesait en moyenne 2 livres et demie. La saison de pêche à l'automne a été excessivement orageuse ; dans les premiers jours d'octobre, les pêcheurs du lac Ontario ont dû affronter de rudes fatigues et de grands dangers. Le 18 octobre, une violente tempête détruisit presque tous les rets et causa la perte de deux hommes. Cependant, malgré le mauvais temps, le résultat des pêches a été moyen ; la grande quantité de poissons capturés dans les courts intervalles favorables compensant les déficits du reste de la saison. Le peuplement des eaux de cette division est en progrès, grâce aux soins que les gardes-pêche apportent à faire exécuter les lois et règlements de pêche.

DIVISIONS DE BROCKVILLE ET DE CORNWALL.

JOHN MOONEY, *Garde-pêche,*

JOHN WALLACE, HENRY HUNT, *Gardiens.*

M. Mooney rapporte que l'augmentation en nombre du poisson dans sa division est plus grande cette année qu'elle ne l'a été en toute autre année antérieure, ce qu'il attribue au fait que les pêcheurs américains n'ont plus la liberté de pêcher dans nos eaux territoriales.

MM. Wallace et Hunt rapportent aussi que la pêche a été très-fructueuse.

DIVISIONS DE SIMCOE ET DE PETERBORO.

J. S. DENNIS, W. H. SHIPMAN, JAMES BIRD, *gardes-pêche.*

Au rapport du col. Dennis, la saison d'automne a été très-mauvaise pour les pêcheurs sur le lac Simcoe, en conséquence d'une succession continuelle d'orages et de gros vents. Le léger droit exigé pour les licences de pêche au dard, l'hiver dernier, a été vu de très-bon œil, et on

recommande d'étendre la permission de faire cette pêche à travers la glace aux mois de février et de mars. Par là, chaque porteur de licence devient un auxiliaire, puisque tout naturellement il sera porté par son intérêt à faire des plaintes contre ceux qui pêcheraient sans licence, et à les dénoncer. On propose aussi d'annexer à cette division les lacs et les cours d'eau du territoire de Muskoka, vu que la colonisation rapide de cette partie du pays rend pressant le besoin de quelque protection spéciale.

Les lacs Scugog, des Sapins et les nappes d'eau voisines sont sous la surveillance de M. Shipman. Le résultat des pêches, dans cette division, a été au-dessous de la moyenne ; la rigueur de l'hiver de 1869 et la mort de quantité de poissons faute d'air ou d'ouvertures dans la glace pour respirer, en sont cause. Le lac Scugog a souffert plus que les autres, parce qu'il ne s'y jette aucune grande rivière ; au printemps, la surface de ce lac était couverte de maskinongés et d'achigans morts. On a construit à Lindsay une passe-migratoire, qui va favoriser beaucoup le peuplement en rendant les deux lacs accessibles au poisson.

M. Bird est chargé de la garde des lacs et des cours d'eau inférieurs du comté de Peterborough. Pendant la saison dernière, il frappa d'amende plusieurs fraudeurs, et maintenant il rapporte que les lois de pêche sont mieux respectées.

DIVISION SYDENHAM.

F. McRae, *garde-pêche.*

A part la délivrance de licences aux personnes qui font la pêche dans les rivières St. Clair et Thames et le soin d'empêcher les étrangers de la faire dans les eaux canadiennes, le principal devoir de cet officier est d'avertir et d'obliger les propriétaires de moulins d'établir des échelles à poisson convenables et suffisantes dans les barrages sur la rivière Sydenham. On a tout lieu de s'attendre que le printemps prochain ces passes-migratoires seront toutes achevées, et que le poisson pourra remonter le courant d'eau sans obstacle ni encombre.

DIVISION DE LONDON.

Hy. Groves, *garde-pêche.*

Cet agent a remplacé P. Schram, décédé. Il est principalement chargé de voir à ce que les propriétaires de moulins sur la Thames pratiquent de bonnes passes-migratoires dans leurs barrages. Il rapporte que ces travaux avancent bien. Le poisson est plus commun dans la rivière.

APPENDICE M.

RAPPORT DE W. H. VENNING, ECUYER, INSPECTEUR DES PECHERIES DE LA NOUVELLE-ECOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

A L'Hon. P. Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Monsieur.—Les rapports des gardes-pêche du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse pour l'année 1870, rendent un compte tout-à-fait satisfaisant de la condition des pêcheries dans ces deux provinces.

On a presque surmonté la difficulté qu'on a éprouvée les deux années précédentes à faire respecter la loi et suivre les règlements. L'opinion publique est maintenant plus favorable que par la passé, ce qui facilite beaucoup les devoirs onéreux des gardes-pêche et des gardiens, et dans presque chaque district placé sous la surveillance d'un officier on constate une amélioration sensible.

Les rapports de cette année accusent une augmentation considérable sur ceux de 1869, et il n'y a aucun doute que cette amélioration est due presque entièrement au système de protection inauguré par l'acte des pêcheries de 1868, ainsi qu'aux opérations de la police de marine pendant l'année dernière.

Les règlements locaux basés sur cet acte se sont adaptés parfaitement à la plupart des localités où on les a appliqués, et je suis sûr que nous reconnaîtrons à la saison prochaine la sagesse de leur adoption. Dans quelques cas cependant, il faudra reviser ces règlements, leur mise en pratique ayant révelé certains défauts qu'il faudra corriger.

La nécessité d'officiers additionnels se fait vivement sentir dans certaines localités désignées dans ce rapport, et dans plusieurs il serait convenable d'augmenter le salaire des gardiens, car leur rémunération n'est pas en proportion du travail qu'ils ont à faire. Quelques autres changements sont aussi à désirer; je les indiquerai dans ce rapport, et j'espère qu'ils recevront toute la considération nécessaire.

Dans mon dernier rapport, j'exprimais l'espoir que la rivière Ste. Croix, dans le comté de Charlotte, (si longtemps fermée) deviendrait encore un lieu de rendez-vous pour ces trois précieuses espèces de poissons migrateurs,—le saumon, l'alose et le gaspareau; cet espoir a été complètement réalisé. Le garde-pêche Curran, dans son rapport sur la condition de son district, s'exprime ainsi:—" J'ai l'honneur de vous informer que les passes-migratoires établies dans la rivière Ste. Croix ont obtenu un succès complet; de grandes quantités de saumons et de gaspareaux les ont remontées pendant la saison dernière. Dimanche, 19 juin dernier, on estima à plus de cinquante barils la quantité de gaspareaux qui passèrent la passe-migratoire de Middle Landing; une centaine de personnes étaient présentes, c'était une chose très-curieuse que de voir les poissons franchir l'échelle. Ils continuèrent de monter jusque vers la fin de juillet, et n'avaient aucune peine à passer dans les échelles de Milltown et de Upper Mills A l'eau basse ils trouvèrent aisément la passe-migratoire, à l'eau haute ils passèrent à l'extrémité du barrage près du rivage américain. Il y a maintenant une passe migratoire pratiquée dans le barrage à l'issue du lac Chaputneticcok, qui leur donnera accès à tous les lacs que traverse le bras oriental de cette rivière. Sur le bras occidental le passage est libre jusqu'au Grand Lac et au lac Nord, et nous pouvons espérer avec confiance la restauration de ces pêcheries, autrefois si précieuses. Le saumon a dû remonter en nombre considérable, car on l'a vu sauter hors de de l'eau dans plusieurs endroits dans le haut de la rivière. Il remonta jusque vers la fin de septembre, et comme il y a plusieurs cours d'eau considérables qui se jettent dans la rivière Ste. Croix, au-dessus de Milltown et de Upper Mills, il a dû trouver des frayères nombreuses et favorables. A la saison prochaine, le poisson pourra remonter jusqu'aux sources de la rivière, car les passes-migratoires qu'on est à y construiure seront les meilleures qu'il y aura dans le pays: on les construit de la manière la plus solide possible. Il restera encore une difficulté à surmonter, c'est cette habitude qu'ont les propriétaires de moulins de jeter à l'eau les debris de bois. Cette pratique est non-seulement fatale au poisson, mais elle ruine la navigation."

Au sujet de la rivière Denis, réservée par un ordre du conseil pour la propagation naturelle du poisson, M. Curran ajoute :—" Les résultats obtenus dans ce cours d'eau pendant cette saison sont une preuve évidente de l'excellence de notre système de protection. A l'époque de la montée des gaspareaux, la rivière en était remplie ; ils passaient aisément la passe-migratoire et se dirigaient vers les lacs supérieurs. Un seul cas d'infraction à la loi m'a été signalé sur ce cours d'eau ; dans cette occasion j'ai saisi et confisqué le filet, et l'offense ne fut plus répétée."

Je mentionnais dans mon dernier rapport que la protection des frayères à la tête sud du Grand-Manan avait amené d'excellents résultats; ils sont encore plus évidents cette année, et les pêcheries ont été très-productives la saison dernière.

Dans mes rapports précédents j'ai attiré votre attention sur la grande quantité de jeunes harengs pris avec des claies à Grand Manan, à Campobello, et aux îles de l'Ouest, et j'exprimais la conviction que cette destruction continuelle de jeunes poissons aurait un effet désastreux pour les pêcheries précieuses de la baie de Passamaquoddy et des côtes du comté de Charlotte.

Je ferai remarquer de nouveau cette année que les claies causent généralement un dommage considérable aux pêcheries en capturant de grandes quantités de petits poissons, qui ne sont propres à aucun objet si ce n'est pour faire de l'huile, mais la faible quantité que ces petits poissons en peuvent donner, ne compense nullement la grande destruction de poissons qui aqueraient une bien plus grande valeur si on les laissait grandir. Telles que les choses se passent actuellement, il est évident que la protection des frayères ne profite qu'aux propriétaires de claies. Ce sont ces engins qui capturent la plus grande quantité de poissons de toute grandeur, jusqu'aux petits de quelques pouces. Il est vrai qu'aujourd'hui les claies rapportent beaucoup plus qu'elles ne donnaient avant que la manufacture d'huile ait commencé, mais on obtient ce résultat aux dépens des intérêts généraux des pêcheries, car à mesure que la pâture diminuera, les poissons carnivores, comme la morue, le haddock, le goberge, la merlue (barbue), qui poursuivent les jeunes harengs sur nos côtes et dans nos baies, diminueront en proportion. Outre ce résultat inévitable, il y a encore une autre considération qu'on ne doit pas négliger. Les pêcheries maritimes augmentant chaque année, exigent une grande quantité de boitte; aucune espèce n'est aussi précieuse que le hareng pour cet objet, et il devient de plus en plus difficile de s'en procurer. Les pêcheurs américains avaient l'habitude de se procurer leur provision de boitte en empiètant sur nos meilleurs lieux de pêche, mais ils seront forcés à l'avenir d'acheter leur boitte de nos pêcheurs, ou d'abandonner la meilleure partie de leur pêche sur nos côtes. Il est donc extrêmement important d'accorder toute la protection possible aux pêcheries si précieuses de harengs dans la baie de Fundy.

La question doit nécessairement se poser de la manière suivante :—Nos frayères sont-elles assez abondantes pour fournir, malgré les claies, une pâture suffisante pour retenir le poisson dans ces localités? Si la réponse est négative, les claies causent donc un dommage réel en capturant une aussi grande quantité de petits poissons. Il n'y a aucun doute que la capture énorme qui se fait chaque année doit en diminuer le nombre ; et il ne s'agit plus que de savoir combien de temps la puissance de reproduction du poisson pourra balancer la destruction opérée par les claies. Cette question offre des difficultés pratiques, car si on applique quelque mesure prohibitive à l'industrie de nos pêcheurs, les pêcheurs américains en profiteront, vu que ce sont eux qui les premiers ont songé à la manufacture d'huile, et sans aucun doute ils continueront cette industrie tant qu'elle sera rémunérative.

La mort récente du garde-pêche Drake va nécessiter la nomination d'un nouvel officier au Grand Manan ; je suggère respectueusement de choisir un gardien entendu, et de lui confier la surveillance de tout ce district, y compris le Grand Manan, Campobello et les îles de l'Ouest.

Dans le *comté de St. Jean*, la pêche se fait principalement dans le havre de St. Jean et aux alentours. Le conseil municipal a nommé un officier pour faire observer les règlements et prévenir la pêche le dimanche, qui se pratiquait jusqu'à ces derniers temps ouvertement et sans restriction. Cet arrangement produira nécessairement de bons résultats en procurant au poisson une chance de plus de remonter dans ses frayères. Il serait extrêmement à propos, et j'insiste fortement là-dessus, de placer un garde-pêche dans la paroisse St. Martin pour faire

observer les règlements, car il n'y a maintenant aucun agent pour surveiller plusieurs rivières importantes.

L'amélioration que je constatais dans mon dernier rapport dans le *comté du Roi*, se continue, et il y a tout lieu d'espérer que, avant longtemps, les rivières Kénébec et Hammond seront repeuplées de saumons, d'aloses et de gaspareaux. Il y a eu peu d'infractions aux lois pendant la saison dernière, et celles qu'il y a eu ont été commises par des sauvages, qui réussissent à éluder la vigilance des officiers de pêche. On obtiendrait de bons résultats si on nommait un garde-pêche pour ce district, qui s'étend d'Indian Town jusqu'à la baie de Belle-Isle ; car les officiers actuels résident à une trop grande distance dans le haut des rivières pour surveiller cette division, où il serait cependant bien nécessaire de placer un gardien intelligent.

Le système de protection suivi depuis deux ans dans le *comté d'Albert* a eu pour résultat un accroissement considérable dans le peuplement de la rivière Petitcodiac et ses tributaires. Le garde-pêche Taylor dit dans son rapport sur la situation de ce district : " J'ai le plaisir de vous informer qu'un nombre plus considérable de saumons ont fréquenté les rivières de mon district pendant cette saison. Ils ont aussi remonté à une bien plus grande distance que les années dernières. Je remarque aussi chez la population une disposition plus générale à obéir à la loi ; quelques infractions ont été commises cependant, mais elles ont été suivies d'arrestations, de condamnations et d'amendes. Ces poursuites ont eu un effet salutaire sur les individus, disposés à défier ou éluder la loi, et j'espère que ces offenses ne se répéteront que bien rarement. J'ai eu beaucoup de difficulté à empêcher les propriétaires de moulins de jeter leurs débris de bois dans les cours d'eau ; cette pratique est maintenant celle dont nos rivières souffrent davantage."

Le garde-pêche Alcorn dans son rapport constate l'excellente condition de son district ; il dit :—" Le saumon augmente rapidement, on l'a vu de nouveau dans la petite rivière McClatchy, dans Upper-Hillsborough, dans Crooked-Creek, Harvey, et dans le lac Germantown, Hopewell. Un grand nombre de saumons ont visité la rivière au Saumon, et beaucoup ont été capturés dans les claies à alose installées à son embouchure." La pêche de l'alose dans les comtés d'Albert et de Westmoreland, a donné un rendement moyen ; cette pêche rencontrait de sérieux obstacles, mais on les a fait disparaître par la nomination d'un nouveau gardien, dont l'occupation consiste à empêcher les pêcheurs de jeter les breuilles sur les lieux de pêche, et de prévenir la destruction du jeune poisson par les claies. En accordant une attention convenable à ces matières, on peut compter sur une amélioration sensible de cette pêche importante.

Dans le comté de *Westmoreland*, on a ouvert la rivière Shédiac au poisson en pratiquant un passage dans le barrage du " Moulin de Gilbert;" le résultat a été immédiat, et le garde-pêche Deacon rapporte qu'on a remarqué beaucoup de saumons à plusieurs milles dans le haut de la rivière, sur des frayères où on n'en avait pas vu depuis longtemps. On a fait observer les dispositions de la loi pour la protection des bancs d'huîtres, mais les anciens bancs ont été tellement réduits, que plusieurs années devront s'écouler avant d'obtenir de meilleurs résultats par la reproduction naturelle si on permet d'y draguer chaque année. Le garde-pêche Deacon fait à ce sujet les observations suivantes, dans lesquelles je concours entièrement :—" Je considère qu'il est dommage que ce havre si admirablement adapté à la culture des huîtres ne soit pas loué. Si cela ne se peut faire, je suggérerais de réserver ce havre pour la reproduction naturelle pendant quelques années, et d'en proscrire sévèrement le draguage pendant cette période. Si on ne prend pas de mesures pour le protéger, ce crustacé précieux sera bientôt exterminé." A ce sujet, je ne puis que répéter ma conviction intime, que le louage des huîtrières non-seulement dans ce havre, mais dans toutes les localités favorables, est le seul moyen de développer cette richesse. Là où les huîtres sont convenablement cultivées, les bancs ne sont dragués qu'une fois tous les trois ou quatre ans ; de cette manière elles ont la chance de se reproduire, tandis que le frai ou les œufs retenus par des barrières artificielles forment de nouveaux bancs. Il est évident que si on drague les bancs chaque année, et qu'on n'ait pas la précaution d'en créer de nouveaux, les huîtres dans ces endroits devront nécessairement s'épuiser bientôt. L'ancienne manière de draguer, que suit encore la majorité des pêcheurs d'huîtres, a un effet destructif sur les bancs ; règle générale ils détruisent autant d'huîtres qu'ils en prennent. Les personnes qui n'ont aucun intérêt à conserver les bancs, ne s'occupent que du présent et ne tiennent aucun compte de l'avenir ; il est impossible de leur

persuader de se servir des engins améliorés, quelque peu plus coûteux, qu'emploient les cultivateurs d'huîtres intelligents.

Dans le *Comté de Kent*, les pêcheries côtières ont donné un rendement extraordinaire pendant la saison dernière, et la morue particulièrement a été plus abondante qu'elle ne l'était depuis plusieurs années. Le résultat de la pêche au saumon a été moyen, mais de grandes quantités d'achigans, d'éperlans et de petites morues ont été capturées, et les facilités qu'offre ce comté pour l'exploitation des pêcheries sur un plus grand pied ont attiré davantage l'attention. Les causes qui ont presque détruit les bancs d'huîtres dans le havre de Shédiac ont amené les mêmes résultats à Richibouctou, Bouctouche et Cocagne, et malgré que les temps de fermeture aient été assez généralement observés, le draguage excessif qu'on y fait pendant la saison permise épuise rapidement les bancs.

Les rapports des différents gardes-pêche du *comté de Northumberland* ne sont pas très-favorables. Sur les côtes la pêche a fourni généralement une prise moyenne, la pêche du hareng cependant a dépassé la moyenne; mais la pêche plus importante du saumon, parmi les îles à l'embouchure de la rivière et sur les bords de la portion inférieure de cette rivière, n'a pas été aussi productive que la saison dernière. Le printemps a été très-froid, et l'entrée de la rivière longtemps bloquée par la glace. Plusieurs vieux pêcheurs croient que le saumon a pris une direction nouvelle. Le garde-pêche Perley est d'opinion que la sécheresse de la saison et les vents violents sont la cause de ce faible rendement, et il ajoute que vers la fin d'août et au commencement de septembre des troupes considérables de poissons remontèrent la rivière jusqu'aux frayères. La pêche de l'achigan est améliorée, mais il y a une grande diminution dans celles de l'alose et du gaspereau. Je dois encore appeler l'attention sur la nécessité qu'il y a de faire des réglements pour l'île du Portage. Actuellement on pêche beaucoup trop dans cette localité, c'est là une source continuelle de plaintes de la part des habitants qui habitent le haut de la rivière, et les officiers ont beaucoup de difficulté à prévenir les infractions à la loi.

Dans le *comté de Gloucester*, la protection rigoureuse des rivières à l'époque du frai continue à donner des résultats remarquables. Malgré que la saison dernière ait été extrêmement défavorable à cause du printemps tardif et des grands vents, la pêche sur les côtes a presque égalé celle de l'année précédente, qui avait été extraordinairement féconde. La saison a été tout-à-fait défavorable pour la pêche à la ligne, par la rareté des pluies pendant le printemps, cependant on à pris a la mouche au-delà de 400 saumons dans Nipisiguit, où il y a quelques années une pêche de cinquante paraissait extraordinaire. Les grandes pluies tombées à la fin de la saison ont favorisé la montée de grandes troupes de poissons vers les frayères, et le garde-pêche Hickson dit que les rivières sont bien peuplées de saumons reproducteurs, qui ont pu frayer sans être troublés. Les infractions à la loi ont été rares pendant cette saison, ce qui prouve un progrès dans l'opinion publique dans ce comté. Bientôt les pêcheurs de ce district réaliseront les bénéfices que leur aura valus leur obéissance aux réglements.

Dans Shippigan et Caraquette les rapports constatent une augmentation considérable sur l'année dernière. La fermeture fixée pour la protection des huîtres a été observée. On a recueilli de grandes quantités d'huîtres sur les bancs étendus de Caraquette, qui heureusement n'ont pas souffert autant que ceux de Kent et de Westmoreland.

Dans la rivière Tracadie et ses tributaires la pêche du gaspareau a donné au-delà de la moyenne, et il n'y a aucun doute que l'application des réglements n'améliore sensiblement les pêcheries. Le garde-pêche Savoy dit dans son rapport:—" Les sources de la rivière Tracadie fournissent d'excellentes frayères, et je suis heureux de constater l'amélioration importante qui se fait dans nos pêcheries, grâce à la protection que l'acte des pêcheries nous permet d'exercer sur les frayères. Les Sauvages et d'autres individus faisaient un massacre terrible de truites et de saumons au moyen du dard, mais depuis que la loi est en opération et qu'un certain nombre d'entre eux ont été poursuivis et condamnés à l'amende, les infractions ont été moins fréquentes, ce qui prouve l'excellence du système. On prend de nouveau beaucoup de saumons et de truites, espèces qui avaient presque disparu de nos rivières, dont les eaux sont remplies à présent de jeunes poissons."

Dans le *comté de Ristigouche*, l'amélioration des pêcheries côtières et fluviales, que je

constatais dans mon précédent rapport, promet d'être permanente; le rendement de la saison dernière a excédé de beaucoup celui des dernières années. Les établissements de préparation ont été remplis un mois plus tôt que d'ordinaire, malgré que la plupart eussent pris des mesures pour recevoir une quantité exceptionnelle de poisson, et un nombre considérable de saumons ont été mis dans de la glace, fumés ou salés. L'application rigoureuse du règlement qui clôt la pêche pour un certain temps chaque semaine dans les eaux de marée a permis une nombreuse montée de poissons dans la rivière principale et ses tributaires, et ces derniers cours d'eau ont été surveillés si efficacement par le garde-pêche John Mowatt et ses aides, que le poisson a pu parvenir à ses frayères, sans être troublé, et en temps opportun on aura certainement la preuve de l'excellence de la nouvelle loi pour la protection des pêcheries.

Les grilses ont fréquenté les rivières en grand nombre, et une grande quantité de saumoneaux se sont dirigés vers la mer. Les localités louées pour la pêche à la ligne n'ont rapporté que bien peu aux locataires, à cause de la sécheresse et du manque d'eau dans les rivières.

Le principal obstacle qui existe maintenant dans la rivière Ristigouche, est causé par le nombre excessif de filets tendus parmi les îles à la tête de la marée; et je dois encore exprimer cette conviction, qu'on ne devrait pas permettre de tendre des filets près des îles, îlots ou battures, mais seulement sur le rivage. Dans le cas où la rivière deviendrait assez peuplée pour permettre de tendre des filets près des îles, îlots ou battures sans dommage pour les pêcheries, ces pêcheries devraient être placées sous la direction du département qui les louerait avec les réserves nécessaires. J'ai déjà à plusieurs reprises appelé votre attention sur le nombre excessif de filets tendus dans cette rivière du côté du Nouveau-Brunswick, comparé avec le côté de Québec, et je prétends toujours qu'il serait sage et convenable d'adopter un système uniforme des deux côtés de la rivière, en accordant des licences pour toutes les stations de pêches. Tôt ou tard il faudra introduire ce système dans la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, et les pêcheurs généralement peuvent supporter la chose. Telle que se trouve la situation dans ces provinces, ceux qui jouissent des avantages immédiats des pêcheries ne contribuent aucunement à leur protection, et tant que les choses iront de cette manière le département ne pourra se suffire à lui-même. Dans la plupart des districts où la pêche se fait systématiquement, les pêcheurs préféreraient payer un faible honoraire pour une licence, et avoir la libre jouissance des localités qu'ils affermeraient. Je ne puis pas recommander trop fortement de prohiber la pêche au dard par les sauvages sur la rivière Ristigouche et ses tributaires. Cette pratique est si destructrice, et ils abusent tellement de la permission quand ils l'obtiennent, qu'on ne devrait plus la tolérer pour aucune considération. Les circonstances sont absolument favorables pour retirer cette permission, car il y a beaucoup d'ouvrage et les gages sont bons. Pour remplacer ce privilége concédé jusqu'ici aux sauvages, je recommanderais de leur réserver sur cette rivière une ou deux localités où ils pussent faire la pêche avec des filets, comme font les autres habitants qui résident sur ses bords. Le garde-pêche Mowatt, l'un des officiers les plus actifs et les plus intelligents de votre département, concourt entièrement dans mon opinion, et j'espère avec confiance que cette pratique destructrice sera prohibée dans toutes les parties de la province.

Dans le comté de *Victoria*, le garde-pêche McCluskey fait un rapport favorable de la condition des rivières dans son district; il constate un moindre nombre d'infractions sur la rivière Tobique, et qu'il n'y a eu aucune violation sur la rivière Principale. L'abaissement des eaux pendant le printemps a été tel, que le poisson a été obligé de demeurer dans la rivière Principale près de l'embouchure de la rivière Tobique, aussi le nombre de saumons capturés avec des filets dans ce voisinage a-t-il été extraordinaire. Plus tard pendant la saison, l'eau ayant monté, une bonne quantité de poissons a pu remonter jusqu'aux frayères de la rivière Tobique. Le gardien Roberts ayant résigné, cette rivière se trouva sans gardien, je donnai alors instruction au garde-pêche McCluskey de s'adjoindre M. John McDougall pour le remplacer. M. McDougall réside à Rocky Brook, dans le voisinage immédiat de frayères considérables, où la présence d'un officier est très-nécessaire. Je suggère donc qu'il soit nommé garde-pêche permanent avec les pouvoirs de magistrat. C'est un homme actif et énergique qui s'acquittera de ces devoirs d'une manière juste et efficace.

Le déplacement du gardien Melvin, des Trois-Rivières, une branche importante de la

rivière Tobique, laissa aussi cette localité sans garde-pêche ; je louai alors les services de M. John James, pour le remplacer durant la saison. Je le recommande aussi pour occuper la situation de Melvin.

Dans le comté de *Carleton,* le rapport du garde-pêche Harrison constate un rendement très-faible, non parce que le poisson y était rare, mais à cause de la grande quantité de billots et de bois carré qui descendent la rivière le printemps et qui empêchent de tendre les filets, de sorte que les premières troupes de poissons migrateurs passèrent en sûreté. L'abaissement de l'eau a été très défavorable à la pêche jusqu'au 15 août, époque où a cessé la pêche au filet.

On a constaté quelques rares infractions à la loi, et les règlements ont été généralement observés par les pêcheurs. Il ne s'est pas encore écoulé assez de temps pour qu'on ait pu apprécier les résultats de l'établissement de passes-migratoires dans les rivières Méduxnakik et à l'Anguille, cependant on s'est assuré que le saumon et le gaspareau les avaient remontées, de sorte que l'on peut espérer voir ces rivières repeuplées.

Les causes qui ont affecté la pêche dans le comté de Carleton, ont amené les mêmes résultats dans celui d'York, aussi la pêche pendant la saison a-t-elle été extrêmement pauvre. Le braconnage qui existait en permanence dans ce comté a presque entièrement disparu ; il n'y a eu aucune poursuite intentée, grâce à la surveillance du garde-pêche et de ses aides, qui ont prévenu toute violation de la loi. Outre la passe-migratoire installée à l'embouchure de la rivière Nashwaak, on en a construit une autre dans le barrage à Stanley, près des sources ; on peut donc espérer revoir dans cette rivière, autrefois renommée et maintenant libre de tout obstacle, le saumon et le gaspareau à une époque assez rapprochée.

Les sources sud-ouest de la rivière Miramichi, qui traverse le comté d'York, et les sources des rivières du comté de Carleton, sont encore beaucoup exposés aux déprédations des braconniers, qui exercent leur métier illégal si loin des endroits habités qu'il est presque impossible de les découvrir et de les punir. L'extrait suivant du rapport du garde-pêche Cameron fait voir quelles difficultés cet officier a à rencontrer sur cette rivière, la plus infectée de toutes les rivières de cette province par le braconnage.—Grâce aux dernières pluies le poisson a pu remonter dans ses frayères, mais il est fort difficile de l'y protéger contre le dard. J'ai un trouble considérable à surprendre les fraudeurs. Je suis obligé de voyager à cheval la plupart du temps, à cause de la baisse de l'eau, et aussitôt que les braconniers entendent le moindre bruit, ils éteignent leurs lumières et fuient dans le bois. J'arrivai si près de deux de ces individus l'autre jour, qu'ils abondonnèrent leur canot, et se jetèrent à l'eau pour gagner le rivage ; ils laissèrent dans leur canot leur porte-flambeau, leurs dards et quatre saumons. Je ne pouvais emmener le canot sans aide, vu que j'étais à cheval, et que la nuit était très-noire. Ces saumons n'étaient pas bons à manger, car ils étaient à frayer lorsqu'ils furent dardés. Tout ce que je pouvais faire était de retourner chez moi pour chercher de l'aide ; j'emportai avec moi les dards et le porte-flambeau. Quand je retournai, le canot était disparu, les braconniers n'avaient laissé aucune trace. Les difficultés qu'il y a à protéger cette rivière, autrefois si précieuse pour la pêche à la ligne, sont telles que je crois fermement qu'elle serait mieux protégée si on la louait à une personne responsable, qui, en considération du privilège exclusif de la pêche à la ligne, s'obligerait à la protéger efficacement. L'organisation actuelle n'est pas à la hauteur des exigences de la situation, toutes les rivières souffrent de la destruction presque complète du poisson qui, ayant réussi à éviter les filets dans le bas des rivières, a pu arriver à ses frayères accoutumées.

Dans les comtés de *Sunbury* et de la *Reine* le garde-pêche Hoben fait rapport que la prise du saumon a été moyenne, mais que celle de l'alose et du gaspareau a quelque peu augmenté. Ces comtés, situés dans bas de la rivière, ne souffrirent pas autant du manque d'eau, et les pêcheurs ne sont pas autant embarrassés par les billots et le bois carré descendant les cours d'eau. La nomination d'un gardien sur la rivière Canaan a mis un terme aux actes illégaux qui s'y pratiquaient, et il y a maintenant bonne espérance qu'on pourra préserver cette rivière d'une destruction totale comme nourricerie pour le poisson. Il serait très-utile de nommer un gardien pour surveiller la rivière Oromocto, que le poisson fréquente de nouveau.

On a enfin mis un terme aux empiètements des pêcheurs américains dans nos meilleures pêcheries du golfe St. Laurent, ainsi que sur les côtes, dans les baies et les havres de la Nouvelle-Ecosse et du Nouvelle-Brunswick, grâce à la présence des vaisseaux de la police de marine

le résultat de leur croisière est tout-à-fait satisfaisant pour ceux qui ont intérêt à la protection des pêcheries. Dans la baie de Fundy, l'état des choses est tout-à-fait changé. Pendant l'hiver dernier, nos côtes et nos baies intérieures étaient couvertes de bâtiments américains tous équipés pour la pêche, qui pêchaient côte-à-côte avec nos pêcheurs ; quelquefois même ces derniers étaient repoussés de leur place de pêche par la presse des vaisseaux étrangers. Sous l'ancien système, lorsqu'on avertissait ces pêcheurs, ils refusaient carrément de partir ; il aurait fallu les faire partir de force ; mais les officiers des pêcheries, n'ayant pas en main les moyen suffisants ne pouvaient l'employer. La grande quantité de poisson qu'ils capturaient auparavant eux-mêmes pour alimenter leurs marchés, est maintenant prise et vendue par nos pêcheurs, qui réalisent ainsi plusieurs milliers de piastres de profit. Les Américains ont pas payé moins de $50,000 pour la boitte cet automne. On a aussi arrêté les empiètements des Américains dans la baie des Chaleurs, comme on le peut voir dans l'extrait suivant de mercuriales récemment publiées à Boston :—" La saison du maquereau est fermée, la pêche a été faible, cette " industrie n'a pas été généralement satisfaisante. L'attitude hostile du gouvernement de la " Puissance tend à empêcher beaucoup de vaisseaux de se livrer à l'industrie de la pêche, de " sorte que la flotte dans la baie des Chaleurs était peu nombreuse ce printemps ; et le peu de succès " obtenu à la fin de la saison près des côtes contribue encore davantage à diminuer le nombre " de bâtiments de pêche dans cette baie, de sorte que la flotte de cette année était moins " nombreuse qu'elle n'a été depuis plusieurs années. Le nombre de bâtiments qui ont " fait le voyage de la baie cette année n'est, paraît-il, que de quatre-vingts, dont trois seulement " ont fait deux voyages chacun, et aucun n'a eu la permission d'expédier sa cargaison sur nos " marchés, tandis que l'année dernière cent quatre vingt-quatorze vaisseaux étaient employés à " la pêche dans la baie, dont vingt et un firent deux voyages chacun, et trente-trois expé- " dièrent leur première cargaison sur nos marchés et équipèrent de nouveau dans des ports " provinciaux."

Je n'ai qu'à exprimer l'espérance que ce système de protection si heureusement commencé sera continué, car on encouragera beaucoup par ce moyen notre population à se livrer à l'industrie de la pêche. Plusieurs marchands de St. Jean ont déjà commencé à équiper des bâtiments pour faire le commerce la saison prochaine ; ils ne peuvent manquer d'en retirer de bons bénéfices, non-seulement parce qu'ils ont lieu d'espérer une pêche abondante, mais aussi par la vente facile qu'ils obtiendront sur des marchés auparavant alimentés de poisson que les pêcheurs américains prenaient eux-mêmes dans nos eaux. Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse se préparent aussi à augmenter leur industrie, et il y a toute raison d'espérer qu'ils seront largement récompensés. On a recueilli partout dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick des témoignages de satisfaction pour le progrès et l'amélioration apportés à l'état de chose.

Une loi générale d'inspection pour s'assurer de la qualité du poisson devient chaque année plus nécessaire. Il se pratique actuellement des fraudes de tous genres ; on emploie des barils de qualité inférieure, les emballages n'ont pas le poids, le poisson est empaqueté sans soin, souvent on ne met pas assez de sel pour le conserver. Ces pratiques ont pour résultat de déprécier notre poisson, dont la qualité est égale à aucun autre dans le monde, et d'en diminuer la valeur.

On reconnaîtra l'importance d'une loi semblable, en consultant le rapport fait par les commissaires britanniques choisis pour étudier cette question. Dans l'annexe de ce rapport se trouve un certain nombre de communications des principaux marchands du continent, q recommandaient de conserver la marque officielle sur le hareng d'Ecosse comme garantie de sa qualité ; on considérait comme un malheur pour les pêcheries de l'Ecosse l'abolition des bureaux des pêcheries et des marques officielles, et on demandait avec instance qu'ils fussent continués. L'importation du hareng d'Ecosse dans la Norvège a augmenté de 19,000 barils en 1834 à 147,103 barils en 1849, et cette importation s'est faite en compétition avec le hareng de Norvège et de Hollande, qui, n'ayant pas de marque officielle, ne pouvait se vendre comme le hareng d'Ecosse, dont la marque offrait une garantie suffisante de sa qualité.

La passation d'une loi portant des dispositions qui rendraient nécessaires l'inspection de chaque emballage de poisson, et l'application d'une marque indiquant sa véritable qualité, élèverait la réputation de notre poisson et augmenterait tellement sa valeur que les demandes seraient bien plus considérables. Jusqu'à ce qu'une loi, pour l'inspection du poisson ait été

passée, adaptée aux exigences de ce commerce important et mise en force par toute la Puissance, les produits de nos pêcheries n'obtiendront pas cette réputation à laquelle leur donne droit leur qualité supérieure.

Le rapport suivant est un résumé des lettres et rapports que M. Rogers, commissaire des pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse, a reçus des différents gardes-pêche de cette province :—

Ce rapport constate que le rendement en poisson de cette province pendant l'année actuelle, a été bien plus considérable que l'année dernière, tant par la quantité capturée que par les prix obtenus. D'après les informations que j'ai reçues des officiers locaux, je suis convaincu que quelque satisfaisants que soient ces états ils sont au-dessous du produit réel de la pêche.

Il y a une augmentation énorme dans la production du maquereau,—au-delà de 38,000 barils ; on a obtenu le même résultat pour toutes les autres espèces, excepté le hareng et l'alose, qui ont produit un peu moins que la saison précédente. L'augmentation totale dépasse de plus de 50 pour cent le produit de l'année dernière. Dans l'opinion des officiers locaux et des pêcheurs cet accroissement est dû à la protection exercée sur nos pêcheries par les vaisseaux et les officiers du département, et la politique du gouvernement est entièrement approuvée par la population de cette province engagée dans cette industrie.

Quant aux pêcheries intérieures, je suis heureux de déclarer que, sous tous les rapports, le résultat a été très satisfaisant, comme on peut s'en convaincre en parcourant les rapports des officiers locaux.

L'échelle à poisson adoptée par le département fonctionne admirablement quand elle est bien construite, et au-delà de cent ont été installées dans les différents barrages ou jetées qu'il y a dans cette province. Plusieurs ont coûté plus de $300 aux propriétaires de moulins, et à l'exception de quelques rivières où les obstacles sont d'un caractère exceptionnel, le poisson peut remonter jusqu'aux sources de la plupart des rivières de la Nouvelle-Ecosse ; autour de nos côtes et dans nos baies, les eaux sont remplies de jeunes poissons. A ce que j'apprends, toutes ces échelles à poisson ont été installées sans qu'il ait fallu prendre aucune procéduree contre un seul propriétaire de moulin.

Les gardes-pêches et gardiens sont généralement des hommes énergiques, qui prennent beaucoup d'intérêt dans la tâche qui leur est imposée, et qui deviennent de plus en plus utiles à mesure qu'ils acquièrent l'expérience et la connaissance de leur état.

Les rivières fréquentées par le poisson migrateur ne sont pas considérables ; mais comme il y en a 150 à 200, grandes et petites, elles ont une grande valeur commerciale, outre qu'elles produisent la pâture que les poissons de la mer viennent chercher jusque sur nos rivages. Comme elles sont disséminées tout autour de nos côtes, leur protection exige un grand travail de surveillance de la part des officiers, et leur peu de largeur offre de grandes facilités aux fraudeurs, et oblige les officiers des pêcheries à beaucoup d'allées et venues.

Comté de Cumberland.—Des échelles à poisson ont été construites dans les barrages de moulins sur les rivières Hébert, Maccan et Philippe, et dans la première les poissons peuvent passer aisément ; cependant à cause de certaines difficultés matérielles qui se trouvent à la jetée inférieure sur la rivière Philippe, on a essayé de construire un passage à travers le moulin, mais sans succès, et le propriétaire va être obligé de construire une passe dans sa jetée au coût de $200 au plus. L'alose a été rare cette année dans la baie Cumberland ; la pêche a donné beaucoup moins que les années dernières. D'un autre côté le saumon a été plus abondant que d'ordinaire, et il a visité la rivière en nombre considérable.

Comté de Colchester.—M. William Blair, garde-pêche pour le district sud de ce comté, dit dans son rapport :—" J'ai essayé, suivant mes instructions, de protéger le poisson pendant l'année dernière, et j'ai réussi jusqu'à un certain point ; cependant j'ai échoué dans quelques circonstances faute d'un nombre suffisant de gardiens, mais j'espère pouvoir surmonter cette difficulté à la saison prochaine. Le saumon a beaucoup augmenté pendant les deux dernières années, et je n'hésite pas à dire qu'avec le secours de quelques gardiens de plus, et la distribution des règlements locaux parmi les pêcheurs, on peut faire exécuter la loi à la lettre. Vous remarquerez sans doute dans le compte de mes dépenses de voyage que j'ai été obligé d'aller plus souvent à Stewiacke que je ne l'aurais fait si j'eusse eu un gardien en cet endroit. C'est une rivière très-importante et qui requiert plus de soins qu'aucune autre rivière du

comté. Quelques individus poursuivis pour infraction à la loi, ont été traités avec indulgence, car il était évident qu'ils ne connaissaient pas la loi ; mais à l'avenir ces infractions seront punies plus sévèrement."

M. Charles Cummings, l'officier chargé de la surveillance du district nord, dit dans son rapport :—" Je crois qu'on devrait apporter des restrictions à la pêche à l'alose. On ne devrait pas permettre aux pêcheurs de pêcher avec des mailles de moins de 4⅞ pouces, lorsque les filets sont neufs, car elles se retrécissent chaque année lorsque ces filets sont huilés, et, s'ils sont entretenus avec soin ils peuvent servir pendant trois ans. Le saumon augmente dans nos baies et nos rivières, et si on continue de le protéger pendant quelques années, il se multipliera en grand nombre et les rivières deviendront fort peuplées. De nombreuses troupes ont fréquenté les rivières Hébert, Folly et du Grand Village, ainsi que les rivières Economie et Portapique. J'ai remarqué que les gardiens sont fidèles à leurs devoirs et surveillent les rivières qu'ils ont sous leur charge avec efficacité ; il en faudrait cependant plusieurs où il n'y en a pas aujourd'hui."

Comté de Hants.—Le garde-pêche de la division est, M. Timothy O'Brien, dit dans son rapport :—" La rivière Shubénacadie, sur une longueur de 28 milles à partir de son embouchure, est libre de tout obstacle, mais de ce point jusqu'au Grand Lac, une distance de quinze milles, elle était depuis plusieurs années obstruée par les écluses du canal de Shubénacadie. J'ai réussi cette année à débarrasser le passage de tout obstacle, de sorte que le saumon, l'achigan et le gaspareau peuvent se rendre jusqu'à leurs frayères. L'alose ne remonte point cette rivière. On n'avait pas vu autant de saumon dans cette rivière depuis 20 ans ; on en a pris beaucoup pendant cette saison, mais il est très-difficile d'en préciser la quantité. Une passe-migratoire a été pratiquée dans le barrage de la rivière Kenetcook, qui était autrefois fréquentée par de grandes quantités de gaspareaux, et on a toute raison d'espérer qu'ils deviendront encore aussi nombreux qu'ils l'étaient avant que ce barrage ne leur fermât le chemin. Il y a un certain nombre de claies en fascines fixées chaque année sur le rivage de la baie entre Maitland et Walton, et ce n'est que cet été qu'on a adopté un règlement pour laisser passer le poisson librement pendant la journée du dimanche. J'ai obligé les propriétaires de mettre des portes à leur claies, et je les ai fait ouvrir depuis le samedi soir jusqu'au lundi matin."

Comté du Roi.—M. John E. Starr, garde-pêche des pêcheries côtières, écrit ce qui suit au sujet de la pêche à l'alose et autre pêche de baie :—" J'ai le regret d'être obligé de déclarer que la pêche a diminué cette année encore plus que l'année dernière. Les abus que je signalais l'année dernière relativement à la pêche à l'alose, amènent lentement mais sûrement la destruction presque complète de cette branche précieuse d'industrie et de richesse ; les filets dérivants fourmillent à l'embouchure des rivières, et les filets stationnaires sont aussi nombreux que jamais sur les rivages. Et je dois exprimer de nouveau ma conviction, que, à moins de régler la pêche d'une manière énergique et de faire des changements radicaux, non-seulement dans la manière de pêcher, mais aussi dans le nombre de ceux qui auront le droit de pêcher, le jour n'est pas loin où la pêche cessera de procurer aucun avantage matériel au pays. La pêche du hareng a aussi diminué et même plus que la pêche à l'alose, et je proteste de nouveau contre l'usage des claies de fascines qu'on emploie si communément. L'apparence sombre des claies de fascines dans la mer. effraie le poisson, on en a la preuve dans le fait que le jour ces claies de fascines ne prennent pas un poisson, tandis qu'on en capture à la seine. Le gros poisson disparaît à mesure que le hareng diminue ; on en a pris très-peu pendant cette saison."

M. Starr, dans son dernier rapport, fait les suggestions suivantes:—" Je prends la liberté " de suggérer comme moyens efficaces de protéger les pêcheries d'alose et de hareng dans la " baie de Scott et le bassin des Mines : Premièrement, que les localités où l'on peut faire " la pêche avec des filets fixes, soient vendues à l'encan au plus hauts enchérisseurs pour un " certain nombre d'années (cinq ou six ans), en ne leur accordant le bail qu'après qu'ils auront " donné des garanties qu'ils suivront les règlements existants ou qui pourront être faits.

" Deuxièmement, qu'on ne permettre l'usage d'aucune autre espèce de filets, considérant " comme hors la loi les filets dérivants de la même manière que le dard à saumon, et que toute " personne trouvée en possession de cet engin de pêche, soit punie par l'amende, ou au moins par " la confiscation. Une loi semblable paraîtrait peut-être trop rigoureuse à quelques-uns

"mais je suis certain qu'elle aurait l'approbation des neuf-dixièmes de la population soumise à "la loi, et qui reconnaît la nécessité d'une réforme dans cette matière. Cette loi ne ferait "d'injustice a aucune classe de pêcheurs, vu que la vente à l'encan fournirait à chacun une "chance égale de compétition."

M. Benjamin E. Smith, garde-pêche des pêcheries fluviales, fait le rapport suivant :—"Je suis heureux de pouvoir accuser une augmentation sensible sur une année aussi abondante en poisson que l'année 1869. Au moins 200 barils d'alose ont été préparés à l'embouchure de la Gaspareau et aux stations adjacentes. M. John Bishop, qui fait la pêche à l'embouchure de la rivière Cornwallis, m'informe que vingt hommes avec deux bateaux et deux seines ont pris de 75 à 100 barils; cependant comme une bonne partie du poisson est vendu sans préparation, il est impossible de rendre un compte exact de la capture. Quant à cette partie de pêcheries dont j'ai la surveillance, j'estime qu'elle a produit en bas et en haut de *Fuller Bridge*, jusqu'où va la marée, environ 248 barils de gaspareau; d'après les informations que j'ai recueillies et l'opinion du gardien Buchanan, c'est l'estimation la plus correcte que l'on pouvait faire; au-dessus de ce point, 250 barils de poisson ont été capturés, que l'on a préparés ou consommés frais ou fumés. Admettant le fait pour cette année, où le poisson était extraordinairement beau et grand, que 300 poissons ronds ou 550 à 700 poissons tranchés font un baril, vous pouvez avoir une idée de la quantité de gaspareau qui a fréquenté les rivières de ce comté. On évalue ce poisson de 25 cents à une piastre le cent, selon que la capture a été faite de bonne heure, et que la distance des marchés n'est pas trop considérable. Le poisson fumé obtenait environ 62½ cents le cent, et salé il réalisait $4 à $5 le baril. Quatorze bateaux montés par deux ou trois hommes chacun ont été employés à la pêche à l'embouchure de la rivière Gaspareau. Lors de ma visite à la passe du lac, j'eus le plaisir de constater qu'une grande quantité de poisson la remontait (malgré la capture considérable qu'on en faisait), cela était dû à la crue considérable des eaux au commencement de la saison. Le saumon commença à fréquenter cette rivière vers le 15 avril, et si les eaux hautes et troubles ont été un obstacle pour le pêcheur à la ligne, pour le protecteur de ce roi des poissons ça été une circonstance heureuse, car les saumons arrivèrent au lac en grand nombre, les dernières troupes qui remontèrent vers la fin de la saison étaient peu nombreuses, mais elles purent arriver aisément à leurs frayères, la population étant occupée aux champs. Je n'ai jamais vu depuis cinq ans que je surveille cette rivière, une aussi grande quantité de jeunes saumons descendre la rivière, et je suis informé par des personnes dignes de foi, qu'il est descendu plus de vieux gaspareaux cette année dans cette rivière, que de jeunes (shiners) les années précédentes. Il y a eu abondance de jeunes saumons dans la rivière Cornwallis et son tributaire le ruisseau Kentville, et le carnaval a eu lieu comme à l'ordinaire le 1er mai. On a vu beaucoup de saumons, mais peu ont été dardés. Les filets stationnaires feront bonne besogne d'ici à quelques années. Je n'ai pu appréhender les individus qui ont fait la pêche au dard faute de preuves. La rivière Annapolis a été fréquentée par un plus grand nombre de saumons qu'à l'ordinaire, il en a passé par l'échelle établie au moulin de Gate une quantité suffisante pour satisfaire les personnes qui tiennent à la protection du poisson. En terminant je ne puis assez reconnaître les services rendus par les gardiens McIntyre, Eagles et Buchanan. Ces hommes ne reculent devant aucune difficulté pour contribuer à la conservation des pêcheries, et ils ont à parcourir de grandes distances pour faire exécuter la loi. Mes dépenses de voyages sont beaucoup allégées par le travail et la surveillance de ces messieurs, et la justice est mieux exercée. Un garde-pêche ne peut être à la fois partout, et, si on veut faire respecter la loi, il doit avoir des aides bien payés et revêtus de l'autorité nécessaire, sans quoi ils ne risqueraient point d'encourir le mépris, les insultes et l'approbre de ceux qui s'opposent au fonctionnement de la loi, et ne comprennent pas encore qu'ils retirent eux-mêmes les avantages qui résultent du service que nous faisons."

Comté d'Annapolis.—M. W. T. Carty, garde-pêche, fait le rapport suivant sur la condition des pêcheries dans son district :—"Il s'est produit une augmentation assez forte dans les pêcheries de la baie de Fundy et du côté nord du bassin d'Annapolis, et il n'y a pas eu de plaintes au sujet d'empiètement sur nos pêcheries par les pêcheurs américains. Je prends la liberté d'attirer votre attention sur la branche est de la rivière à l'Ours, qui semble presque abandonnée par le saumon; malgré que l'inondation ait ouvert toutes les dames ou

jetées, et que l'incendie de l'ancien moulin Walsh frères ait laissé le passage libre, le poisson n'a pas paru dans la rivière. Une nouvelle jetée a été construite, et dans mon opinion si on veut que les propriétaires de ce moulin réussissent, on doit renoncer à conserver des pêcheries dans cette rivière. Je considère d'ailleurs que le commerce de bois qui se fait à cet endroit est bien plus important que la pêche du saumon. Une assez grande quantité de saumons et de gaspareaux ont fréquenté la rivière de l'Aiguille durant cette saison. Cette rivière a été activement surveillée par le gardien Hardwicke, qui a été obligé de prendre des procédés légaux contre quelques-uns des fraudeurs pour les faire renoncer à leur pratique illégale; on n'en a pas vu depuis qu'ils ont été condamnés. Le ruisseau Round Hill est un cours d'eau assez précieux pour le saumon; il y apparaît aussitôt que la glace est partie. Il n'y a pas de gardien pour ce cours d'eau, et un nouveau moulin y a été récemment construit, avec un barrage très élevé; on y établira une passe-migratoire aussitôt que l'eau aura baissé. La rivière Annapolis n'est nullement protégée; il n'y a pas de gardien de Bridgeton à Aylesford, sur une distance de 20 milles. Je sais que les fraudeurs y exercent en grand nombre leur misérable métier; mais il est bien difficile de découvrir les coupables; heureusement que l'eau est devenue très-haute et une grande quantité de saumons ont pu remonter la rivière. L'inondation a endommagé les jetées et les passes-migratoires sur la rivière Nictaux, et je n'ai pas appris que le saumon eût remonté cette rivière jusqu'à cette date."

Comté de Digby.—M. James H. Morehouse, garde-pêche du comté, m'a fait le rapport favorable suivant :—" J'ai visité toutes les stations de pêche de ce district, et j'ai constaté avec plaisir que, à l'exception de la pêche à l'alose à Digby, les pêcheries avaient donné un rendement fort supérieur à celui de l'année dernière, qui elle-même avait donné beaucoup plus que la moyenne; nos pêcheurs ont aussi obtenu un prix plus élevé de leurs produits, et ont été très-bien rémunérés de leurs travaux. Il y a encore cependant plusieurs abus à corriger. La pêche à l'alose dans la baie St. Marie n'a rapporté cette année qu'une centaine de barils; elle était encore très-productrice il y a quelques années. Après avoir conversé avec des personnes d'expérience, je me convainquis que cette diminution était due à la destruction de la montée du printemps, qui pénètre dans la baie pour frayer vers le 1er mai. Autrefois les bancs de sable dans cette rivière étaient couverts de frai, on n'en voit qu'une bien faible quantité maintenant. L'opinion générale est qu'il faudrait interdire la pêche à l'alose pour quelque temps dans cette localité. Je suggère donc respectueusement qu'il émane un ordre en conseil défendant la construction de claies ou la pêche à l'alose dans cette localité avant le 20 juin de chaque année. Comme on ne capture aucune autre espèce de poisson avant ce date, il ne peut y avoir aucune objection raisonnable contre cette ordonnance. On se plaint aussi de cette autre pratique préjudiciable qui consiste à jeter les débris de poisson dans la mer. Mais comme la loi requiert une preuve positive, il est impossible de faire condamner ceux qui se livrent à cette pratique. Cette pratique fait un tort immense aux pêcheries côtières et même en pleine mer, et je prends la liberté de suggérer, que la loi soit amendée de telle sorte, que ce soit au pêcheur à déclarer de quelle manière il a disposé de ses débris de poissons. Je regrette l'obligation où je suis de déclarer que la pêche au hareng a manqué complètement à Digby. Depuis plusieurs années, les pêcheries, autrefois florissantes, de cette localité, ont graduellement diminué; cela est dû sans aucun doute, à l'énorme quantité de petits poissons pris dans les claies, et dont on se sert comme d'engrais. Une quantité extraordinaire a été détruite; la pêche du hareng a été en conséquence bien faible à Digby. J'espère pourtant, qu'en appliquant rigoureusement les règlements, on pourra rendre à cette baie son ancienne fertilité. La pêche du haddock, qui n'avait pas jusqu'ici beaucoup d'importance, compensera probablement à quelque chose près la diminution dans la pêche du hareng. M. John Austin a introduit ici, pour préparer ce poisson, la méthode suivie en Ecosse, au moyen de laquelle il produit ce poisson excellent qu'on appelle "*Finnan Haddie.*" Ce monsieur, ainsi que plusieurs autres, s'occupe maintenant de la préparation en grand de ce poisson, et au prix qu'ils obtiennent, ils doivent réaliser de forts bénéfices. 100,000 haddocks ont été expédiés frais à St. Jean N.-B., par bateau à vapeur. J'ai aussi constaté avec plaisir une amélioration sensible dans la pêche de rivière. L'application des règlements et l'installation de passes-migratoires ont amélioré considérablement la rivière au Saumon, où la pêche était presque détruite; une seule personne a pris pour au-delà de $200 piastres de poisson. Le gaspareau y revient aussi en grand nombre, de sorte que l'on peut

espérer voir, avant longtemps, cette rivière aussi abondante que par le passé. Il y a dans les autres rivières du comté des obstacles naturels si difficiles que le poisson ne peut les surmonter; on ne peut donc pas espérer d'amélioration sensible dans ces cours d'eau. Dans la baie Ste. Marie, la pêche du maquereau n'a pas donné autant qu'on l'espérait, à cause des forts vents du sud-ouest qu'il a fait pendant les mois de septembre et d'octobre. La baie est peu profonde, et par ces grands vents l'eau devient vaseuse, et le poisson s'en éloigne. Cependant le rendement a été bon. Les Américains n'ayant pas la faculté de pêcher, le nombre de vaisseaux dans cette baie n'a pas été aussi considérable que l'année dernière. Le système de protection établi par le gouvernement a donné satisfaction générale. Cent bâtiments environ ont été engagés dans cette pêche pendant cette saison; la prise moyenne de chacun a été d'environ 50 barils. Cela fait un total de 5,000 barils, outre ce qui a été pris par les bateaux, dans les différentes stations. La pêche, en général, a été très-satisfaisante. Je n'ai pas fait mention du jeune saumon et de la petite morue, non parce que je n'y attache pas d'importance, mais ils sont aussi nombreux que les sables du rivage; il y a aussi abondance de truite dans ce comté, et d'excellente qualité."

Comté d'Yarmouth.—M. T. B. Crosby, garde-pêche, fait le rapport suivant:—"Comme le constatent mes statistiques de pêche, il y a eu cette année une augmentation assez forte dans la pêche: cela est dû en partie, je crois, au fait que les pêcheurs ont fourni un état plus véridique de leur pêche qu'ils ne l'avaient fait l'année précédente. Vous remarquerez aussi qu'on a capturé des gaspareaux dans un autre district de la rivière Tousquet; auparavant on les prenait presque tous avec des claies dans les eaux de marée, mais depuis l'adoption des nouveaux règlements j'ai fait disparaître de la rivière ces engins de destruction, et le poisson a pu remonter dans l'intérieur du pays. Le rendement de cette année excède celui de l'année dernière d'environ 600 barils; et je compte sur une augmentation encore plus considérable pour l'année prochaine, car le poisson a maintenant le chemin libre, et peut remonter jusqu'aux lacs supérieurs. Sur les tributaires de cette rivière, les jetées ou dames de moulins ont été munies d'échelles à poisson, et la population m'a généralement donné toute l'aide possible pour amener le poisson dans le haut des rivières. J'ai visité plusieurs fois pendant l'année les différentes localités de pêche, et dans aucun cas je n'ai eu de difficulté avec les propriétaires de moulins ou les pêcheurs; tous semblent satisfaits de nos efforts pour repeupler nos rivières, et de la protection exercée sur nos pêcheries. On a construit une passe-migratoire dans le barrage de la rivière Checoggin, qui a eu un bon résultat; un grand nombre de poissons l'ont remontée, et des quantités d'alevins sont descendus vers la mer cet automme. Nos règlements ne sont pourtant pas parfaits, et je crois que certains changements seraient nécessaires. Il nous faudrait deux jours de clôture par semaine, outre le dimanche; car notre rivière est si longue, et l'on pêche tellement dans les chûtes, qu'il est difficile à une troupe de poissons d'arriver aux sources; la plus grande partie est capturée dans les premiers six milles, à partir de l'endroit où la marée se fait sentir."

Comté de Shelburne.—M. W. McMuir m'écrit ce qui suit:—"Treize rivières et ruisseaux de ce comté sont fréquentés par le poisson migrateur au temps du frai. On a placé des échelles à poisson dans toutes les dames de moulins, et le poisson peut encore arriver aux sources; mais il faudrait un plus grand nombre de gardiens, et j'espère qu'on en nommera bientôt. Quelques personnes se plaignent des seines à trappe pour lesquelles le département à accordé des licences sur les côtes, je ne pense pas cependant qu'elles causent aucun dommage. L'augmentation de la pêche cette année a été considérable, comme on peut le constater par les statistiques contenues dans mon rapport; on attribue ce progrès à la protection exercée par les bâtiments et les officiers du gouvernement. De grandes quantités de jeunes poissons ont descendu la rivière cette année, et je compte sur une pêche abondante de poissons-migrateurs dans peu d'année."

Comté de la Reine.—M. Sellen, l'agent de ce comté, dit dans son rapport:—"La pêche du hareng et du maquereau a été médiocre cette année, mais la pêche du saumon au port Medway a été meilleure que les années passées; on l'a exporté frais aux Etats-Unis, enveloppé de glace. La pêche a été faible sur la rivière Liverpool. De grandes quantités de jeunes saumons demeurèrent dans notre havre pendant 14 jours du mois de mai, ils se dirigèrent ensuite vers la mer. Dans le cours de juillet un grand nombre de grilses fréquentèrent notre havre et celui de Medway, mais à cause de l'étendue du havre et de sa pro-

fondeur, nous n'avons pu juger de la quantité de jeunes saumons qui se sont dirigés vers la mer ; pour la même raison, je ne puis spécifier le nombre de grilses qui ont remonté notre rivière. On a vu des saumons dans plusieurs lacs qui se déchargent dans les rivières Liverpool et Medway, à quarante ou cinquante milles de l'eau salée. Dans le mois de septembre, beaucoup de saumons attendaient dans les eaux dormantes du lac Pawnhook la crue de l'eau pour se rendre à leurs frayères. On a aussi vu du saumon dans les lacs que traverse cette rivière à 40 ou 50 milles du havre. Plusieurs personnes prétendent avoir vu des saumons dans le ruisseau de l'Ouest, débouché naturel de plusieurs lacs autrefois fréquentés par le saumon, et cela confirme ce que je disais dans mon rappport l'année dernière qu'on avait vu des jeunes saumons dans ce cours d'eau. Il serait urgent de placer des gardiens sur les rivières Plaisante et Westfield, pour empêcher la destruction des femelles, lorsqu'elles se trouvent dans le haut de ces rivières sur les hauts-fonds ou sur leurs frayères. Le gaspareau s'est multiplié, on en a vu beaucoup remonter la rivière, et de grandes quantités de jeunes l'ont descendue. Ce poisson est le plus précieux comme article d'alimentation et comme boitte pour les pêcheries en haute mer. La pêche du hareng sur la côte n'a pas répondu à nos espérances, il y a eu cependant une augmentation sensible dans le produit de cette saison."

Comté de Lunenburg.—M. H. S. Jost, garde-pêche du district occidental de ce comté, m'a transmis le rapport suivant :—"Ce district comprend les trois cinquièmes de l'étendue des côtes de ce comté ; la valeur du produit de ses pêcheries a été de $289,273, outre la consommation des habitants du comté. Les produits de cette année ont excédé de $102,806, ou près de 60 pour cent, le rendement de l'année dernière. Il y a eu augmentation générale dans les différentes pêches, excepté la pêche du hareng, qui a donné 3000 barils de moins que l'année dernière. La pêche de la morue a été bonne, particulièrement sur les côtes du Labrador ; la période de pêche a été la plus courte dont on ait souvenir ; cependant les vaisseaux sont tous revenus saufs et avec des cargaisons complètes. Quant à la condition des rivières il y a peu de chose à dire. Cependant il y a de la discussion au sujet des barrages de MM. Davidson et autres sur la rivière de Lahève ; il n'est pas douteux que le saumon et le gaspareau ont réussi à les passer, mais le fait qu'on n'a pu en capturer dans le haut de la rivière où on avait l'habitude d'en voir, semble confirmer l'opinion de ceux qui prétendent que le poisson *ne peut franchir ces obstacles.* M. Davidson déclare qu'il est prêt à faire les changements demandés par l'inspecteur ou tout autre officier, et il dit qu'il désire autant que personne voir le poisson remonter ce cours d'eau. Je ferai tous les efforts possibles pour empêcher de harceler le poisson dans le voisinage de ce barrage et de la passe-migratoire. Le saumon a été abondant cette année dans la partie inférieure de la rivière de Lahève, sur une distance de 4 à 5 milles à partir de son embouchure, et aussi hors de la rivière le long des côtes ; ce saumon a été acheté pour la plus grande partie pour les Etats-Unis."

M. Daniel Dimock, garde-pêche de la division est, fait le rapport suivant :—"En comparant le rapport de cette année avec celui de l'année dernière, vous remarquerez qu'il y a eu une forte augmentation. La pêche du hareng n'a pas été aussi fructueuse que les années passées. Cependant au point de vue commercial cette diminution est plus que compensée par l'augmentation dans la pêche du maquereau et de la morue ; on consomme dans le pays la plus grande partie du hareng que l'on capture, et on exporte les autres espèces de poissons. Nos pêcheurs comptent cet hiver sur une montée de hareng, qui est propre pour l'exportation. Il n'y a pas de stations de pêche dans cette division désignées comme telles, mais comme sur toute l'étendue des côtes les habitants prennent du poisson en quelque endroit que le poisson donne, le nombre de pêcheurs que mentionnent les rapports ne peut être qu'approximatif ; le plus grand nombre ne fait la pêche que lorsque les travaux des champs sont finis. L'île de Jancook, située à environ sept milles de Chester, semble être aussi favorable qu'aucune autre localité de la côte pour la pêche. Il y a 90 hommes résidant dans cette île qui se livrent à l'industrie de la pêche ; la plupart possèdent de petites fermes sur lesquelles, avec l'aide de leurs femmes, ils cultivent des légumes, etc. ; mais il y a pour eux ce grand inconvénient qu'ils n'ont point de havre pour abriter leurs bateaux et que le moindre coup de vent détruit leurs bateaux et leurs engins de pêche et leur fait subir des pertes de plusieurs centaines de piastres. Si le gouvernement leur construisait un port de refuge, leur industrie y trouverait un avantage considérable. La localité est si bien située pour la pêche, que beaucoup d'autres personnes s'y rendraient

s'il y avait un havre. Il m'est impossible de donner un état exact du saumon capturé à cause de la grande quantité consommée par la population. Je ne rends compte que de la quantité exportée ; elle a été plus forte que ces années passées."

Comté d'Halifax.—M. John Fitzgerald, garde-pêche du district ouest, dit dans son rapport :—" J'ai commencé vers le milieu d'avril à visiter les différentes localités de mon district. Toutes les rivières qui se jettent dans la baie Marguerite étaient ouvertes. La rivière Hubbert a environ 10 milles de longueur, la rivière Ingraham environ 20 milles, la rivière des Sauvages 30 milles, la rivière Nord-Est n'a qu'environ 5 milles de longueur, et la rivière Hoosier 8 milles. De la rivière Hubbert à la rivière Hoosier il y a vingt milles, et un seul gardien ne peut exercer une surveillance efficace sur une pareille étendue. Il serait très-avantageux de nommer un autre gardien à la baie Marguerite.

" Entre la crique Peggy et le havre Pennant se trouvent la rivière et la baie Blind, et la rivière des Neuf-Milles, d'une longueur d'environ 10 milles chacune, et les rivières Prospect, Tennant et Pennant, toutes d'une certaine longueur, moindre cependant que celle des deux autres. Le saumon et le gaspareau fréquentent tous ces cours d'eau. Le gardien M. Kidson surveille ces rivières avec vigilance. Les rivières Herring Cove et Ketch Harbor ont chacune environ 5 milles de longueur, et sont fréquentées par la truite et le gaspareau. La rivière Sackville, l'une des plus belles de mon district, a environ 15 milles de longueur, et s'étend jusque dans le comté de Hants. Il y a dans cette rivière des barrages de moulin qui en ferment l'accès au poisson ; je n'ai pu encore réussir à y installer des passes-migratoires, à cause du refus des propriétaires d'obéir à la loi. Quant aux pêcheries côtières, la distance de la frontière du comté de Lunenburg, en suivant la côte, jusqu'à Halifax est d'environ 80 milles. La pêche du saumon et du maquereau le long des côtes de ce district a été bonne, et a dépassé celle de plusieurs années passées. Le fait que quelques personnes possèdent plusieurs stations à saumon dans les anses et havres de mon district, à l'exclusion des autres pêcheurs, cause beaucoup de trouble et de difficulté. Le département devrait règler cette affaire et faire cesser un monopole injuste."

M. Ezekiel Sibley, garde-pêche du district oriental, dit dans son rapport :—" J'ai visité pour la dernière fois cette année toutes les rivières de ma division. La rivière de la Baie des Vaches a été débarrassée des coffres à anguilles et autres engins qui l'obstruaient complètement ; le poisson peut maintenant la remonter sans difficulté. La rivière de Lawrencetown, était obstruée au Trou au Saumon, par un barrage de moulin, appartenant à une compagnie minière ; le poisson n'y pouvait passer, j'y ai fait pratiquer une passe-migratoire convenable, et le poisson peut maintenant y passer sans difficulté. On a débarrassé la rivière Chezzetcook de tous les filets et autres engins qui l'obstruaient, et on a fait une passe-migratoire autour de la jetée du moulin de John H. Anderson, écuyer, de sorte que les gaspareaux y ont monté en abondance. On a fait disparaître les obstacles qu'il y avait à l'embouchure de la rivière Musquodobit, et un grand nombre de saumons ont remonté la rivière cet automne. Une passe-migratoire a été installée dans le barrage du moulin de T. Stephen, dans le havre de Musquodobit, le gaspareau peut maintenant y passer. Au moulin du havre des Navires, on a pratiqué une passe-migratoire en bois très-dispendieuse ; elle a coûté $300 aux propriétaires et je ne doute pas qu'elle satisfera parfaitement. Des saumoneaux l'ont déjà remontée. L'établissement d'un moulin sur la rivière East Sheet Harbor avait fermé cette rivière au poisson, mais on y a pratiqué une passe-migratoire dans le roc vif, et le poisson peut maintenant passer aisément ; cette passe à coûté aux propriétaires de ce moulin au-delà de $300. On a aussi placé une échelle à poisson au moulin de la rivière Moses, à cinq milles de son embouchure, et on en a établi une autre au barrage de Ecum-Secum, construit cette année. En somme, les rivières de la rive orientale sont dans une meilleure condition qu'elles ne l'étaient depuis plusieurs années passées. Toutes les rivières à frayères sont maintenant libres de tout obstacle. La pêche du hareng a été moindre cet automne que les saisons dernières." J'appelle de nouveau votre attention sur la nécessité absolue qu'il y a de nommer plus de gardiens à la surveillance de ce comté ; les rivières et cours d'eau y sont nombreux et importants, et le nombre actuel de gardiens est tout-à-fait insuffisant pour exercer la surveillance nécessaire.

Comté de Pictou.—M. Thomas Graham, garde-pêche du district occidental, fait le rapport suivant :—" Je n'ai aucun cas de violation de la loi à mentionner ; sur toutes nos

rivières la population est disposée à observer les règlements; je ne doute pas cependant que du poisson n'ait été pris illégalement par les Sauvages ou d'autres, particulièrement dans les rivières où il n'y a qu'un gardien pour surveiller 20 à 30 milles d'étendue. Pendant cette saison on a pris peu de saumons dans la rivière de l'Est, vu qu'il n'y avait que 25 filets tendus dans cette rivière; en outre la crue de l'eau a permis au saumon de remonter aisément, il n'y a eu qu'environ 200 saumons capturés, qui ont été vendus frais. Il y a eu peu de saumons de pris dans les autres rivières du comté, mais grâce à la hauteur de l'eau un assez grand nombre ont pu remonter. La pêche du hareng a complètement manqué cette année, on n'a pas pris plus de 100 barils. Un certain nombre d'échelles à poisson ont été construites, et quelques anciens barrages ont été enlevés; j'espère que dans quelques années on constatera une amélioration remarquable dans la condition des pêcheries de nos rivières. Il y a peu ou presque pas de pêche sur la côte dans mon district, mais une grande quantité de saumons ont été capturés sur le rivage du golfe vis-à-vis de Merigomish dans le district de M. Murray."

M. Walter Murray, garde-pêche du district de l'est, constate dans son rapport que la situation de son district est bien meilleure qu'elle n'était. Les individus qui étaient dans l'habitude de pêcher le saumon avec le dard, ont presque entièrement abandonné leur pratique illégale, et ce n'est que bien rarement que l'on voit maintenant la lumière d'un flambeau sur nos rivières; ce résultat est dû à la vigilance des officiers et gardiens des pêcheries, qui font tous leurs efforts pour appliquer les dispositions de l'acte. Il ajoute en outre :—" Je ne puis cependant déclarer que cette pratique illégale ait cessé entièrement, car certains individus continuent encore leur coupable métier; malgré la vigilance des officiers des pêcheries, ils savent si bien se rendre méconnaissables, qu'il est difficile et presque impossible de les reconnaître ou de les identifier ; mais malgré que nous n'ayons pu faire observer la loi à la lettre, l'augmentation du saumon dans les rivières fournit la preuve des bons résultats obtenus par ce que nous avons fait. On verra aussi par les statistiques qu'il y a eu augmentation sensible dans la pêche de cette année. Le maquereau a été plus abondant sur nos côtes que les années passées, et on attribue ce résultat à l'application rigoureuse de notre système de protection, qui a exclu les pêcheurs américains et autres de nos pêcheries."

M. James A. Tory, garde-pêche, me fait le rapport suivant :—" Il y a dans ce comté vingt rivières et cours d'eau d'une longueur variant de 10 à 100 milles, qui sont tous fréquentés par le poisson migrateur. Il s'est produit une grande amélioration dans les pêcheries, et la quantité de poissons de saumons particulièrement, qui remontent nos rivières, et la quantité de jeunes saumons qui s'y trouvent en abondance, fournissent la meilleure preuve de l'excellence de notre système de protection."

Comté de Richmond.—M. J. H. Ballam, garde-pêche du district occidental de ce comté, dit dans son rapport :—" J'ai la plus grande satisfaction à vous faire part du changement favorable qui s'est manifesté depuis mon dernier rapport dans les pêcheries des rivières de la partie du comté placée sous ma surveillance. Beaucoup de personnes qui avaient l'habitude d'intercepter complètement le cours des rivières et ruisseaux vis-à-vis leur domaine, les considérant comme leur propriété, ont pris connaissance de la loi, et ont découvert après réflexion, que cet acte favorisait leurs intérêts. Le fait d'avoir imposé des amendes et même la prison à quelques-uns des fraudeurs a eu un excellent résultat. Le lac Shaw, situé dans cette île, était il y a quelques années le rendez-vous du gaspareau qui avait l'habitude d'y frayer ; mais pendant les dix dernières années jusqu'à ce printemps bien peu de gaspareaux, s'il y en a eu, ont remonté le ruisseau qui y conduit. Le ruisseau Wood a été débarrassé de tout obstacle, et on a vu cette année du gaspareau en abondance sur les bancs du lac. Il y a toute apparence que les rivières de ce comté seront avant peu repeuplées. La pêche côtière n'a pas été généralement aussi fructueuse que l'année dernière, on a capturé cependant une grande quantité de maquereau et de morue. Il est à peu près impossible de fournir des statistiques correctes sur la pêche de ce comté, vu que nombre de commerçants d'Halifax, de Guysborough, de Canso et d'autres endroits, sont continuellement dans les havres et sur les côtes achetant les différentes espèces de poisson pendant toute la période de lapêche."

M. Duncan Cameron, garde-pêche du district oriental, fait le rapport suivant :—" Je suis heureux de pouvoir vous informer que mes statistiques sur la pêche dans mon district constatent une augmentation considérable sur l'année dernière, par la quantité et la valeur des

différentes espèces de poissons (le gaspareau excepté) qui ont été capturés sur nos rivages pendant cette saison; le surplus de la valeur a dépassé $14,000. Quant aux pêcheries intérieures de ce district, j'ai l'honneur de vous informer qu'on a fait tout ce qu'il était possible pour protéger efficacement le poisson. En comparant le produit de la pêche du gaspareau cette année avec celui de l'année dernière, je constate un déficit de 200 barils. Je regrette beaucoup qu'on n'ait pas nommé un gardien à la rivière Tier, car je suis convaincu que la nomination d'un gardien contribuerait à améliorer la condition de cette rivière, qui est fréquentée par le saumon, la truite et le gaspareau."

Comté du Cap-Breton.—M. Francis Quinan, garde-pêche de ce comté, dit dans son rapport :—" J'ai le regret de vous informer que les pêcheries côtières n'ont pas été aussi productives qu'elles l'ont été d'autres années. Je dois excepter cependant la pêche au saumon, qui a été aussi satisfaisante que l'année dernière; ce noble poisson a visité nos côtes en grand nombre. La pêche du haddock a été moyenne, celle de la morue quelque peu moindre, mais cette diminution dans la quantité a été plus que compensée par les prix élevés que le poisson a réalisé sur nos marchés. Dans certains endroits de la côte la pêche du hareng et du maquereau a été bonne, dans d'autres elle a été très-faible. Je suis heureux de pouvoir vous annoncer que la population a fini par comprendre la loi, son but et ses résultats, et qu'elle est mieux disposée à en observer les prescriptions. Quelques cas d'infraction à la loi m'ont été soumis, mais ils n'avaient aucune importance. Le saumon a fréquenté nos rivières en grand nombre pendant cette saison, et grâce à la surveillance des gardiens et aux dispositions protectrices de la loi, ce poisson a pu remonter les rivières sans difficulté. Le gaspareau n'a pas été aussi abondant que les années précédentes. On a construit des échelles à poisson dans les rivières à saumon où elles étaient nécessaires. On se plaint encore de l'habitude qu'ont les pêcheurs de jeter à l'eau les débris de poissons qu'ils capturent; c'est sans doute une pratique pernicieuse, mais avec le temps et les avertissements convenables, je suis certain qu'on la fera disp. raître. En somme la pêche de cette saison a donné un rendement moyen ; j'ai obtenu des pêcheurs, bien plus facilement que par le passé, un état correct de leur pêche ; ils observent aussi avec meilleure volonté les règlements que l'on fait de temps à autre pour la meilleure protection des pêcheries. Je crois aussi qu'on appréciera encore mieux dans quelque temps les résultats de la surveillance que nous exerçons, mes gardiens et moi."

Comté de Victoria.—M. Donald McRae, garde-pêche, fait le rapport suivant :—" Les sessions du comté, n'ayant jamais sous les anciennes lois établi aucun règlement, ni nommé aucun gardien pour la protection des rivières, on a beaucoup plus de difficulté à faire exécuter la loi récemment promulguée, et il n'est pas facile de détourner les Sauvages et autres d'habitudes que l'impunité d'une longue pratique leur fait considérer comme des droits perpétuels. Ce comté à 110 milles en longueur, des Little-Narrows au cap St. Laurent, et les principaux cours d'eau sont fréquentés par le saumon et la truite. L'exploitation des pêcheries côtières a rapporté de bons bénéfices à tous ceux qui y ont été engagés, et les statistiques constatent une augmentation sur l'année dernière."

Comté d'Inverness.—M. M. A. Ross, garde-pêche du district Est de ce comté, dit dans son rapport :—" Je dirai brièvement que mon district s'étend de la Grande-Anse au cap St. Laurent, avec une étendue de côte d'environ 80 milles, outre les rivières qui remontent à plusieurs milles dans l'intérieur. J'ai visité toutes les stations de pêche, de sorte que je suis assez bien informé sur le produit de la pêche, et le respect que l'on a pour la loi et pour les officiers des pêcheries. Dans quelques localités les pêcheurs prétendent que la pêche de la morue n'a pas donné la moyenne ordinaire, mais je sais qu'ils ont réalisé des bénéfices raisonnables. La pêche du maquereau a été très-fructueuse cette année, et tous ceux qui exploitent cette pêche sont très-satisfaits; j'attribue ces bons résultats aux vaisseaux de la Puissance qui font le service sur les côtes. La population est bien disposée à observer la loi, et les difficultés se réglent aisément sans grande dépense. Les pêcheries fluviales ont été très-abondantes, mais il est difficile de fixer la quantité de saumon qui a été capturée. L'eau a été très-haute cet automne, de sorte que le saumon n'a eu aucune difficulté pour arriver aux frayères. Le plus grand nombre a été pris dans la branche ouest de la rivière Margaree, qui remonte jusqu'à 30 milles du havre. Faute de gardiens capables, j'ai passé beaucoup de temps à surveiller les 350 claies qu' y a dans cette rivière."

M. William Grant, garde-pêche du district ouest, fait le rapport suivant:—" Relativement aux pêcheries de rivière, il n'a été porté à ma connaissance que deux accusations pour délits de pêche au dard, et on m'a informé que de toute la saison on n'a aperçu qu'un seul flambeau. Je n'ai pas été informé qu'on ait tendu illégalement des filets à saumon, malgré que ce fût auparavant une pratique presque constante dans nos rivières. La population est persuadée que nous sommes décidés à protéger les pêcheries d'une manière efficace."

Je crois qu'il serait avantageux de prohiber la pêche du saumon dans toutes les rivières de cette province, dans l'eau salée et dans l'eau douce, après le 1er septembre. D'après la loi de la Nouvelle-Ecosse on peut pêcher le saumon jusqu'au 20 octobre, cette pratique rend plus difficile pour les gardiens de découvrir les fraudeurs ; car ceux-ci prétendent avoir capturé en eau salée tout le saumon qu'on voit en leur possession ; une autre raison en faveur de ce changement, c'est que les saumons ainsi capturés à l'entrée des rivières remontent dans l'intention de frayer. Si on changeait ainsi la loi, la surveillance deviendrait relativement facile.

Je suggère aussi respectueusement de prohiber les claies de fascines pour pêcher le hareng dans les bassins de Digby et d'Annapolis, car si on n'agit pas ainsi, ces pêcheries ne s'amélioreront jamais. Il y a deux ans, j'ai remarqué une personne répandant sur son champ cinq barils de jeunes harengs comme engrais; il les avait pris dans ses claies le même matin, c'était le produit d'une seule marée. Il est évident qu'aucune pêcherie ne pourrait résister à une destruction semblable, surtout si des centaines de claies y sont employées d'année en année.

On pourrait augmenter de beaucoup les prix qu'on a fixés dans les statistiques pour les principaux items, car ils ont été très-élevés dans cette province pendant tout l'été. On remarquera qu'il y a augmentation considérable dans la pêche de toutes les espèces de poissons, excepté dans celle du hareng et de l'alose où il y a eu une légère diminution. Quelque considérables que soient les statistiques, je suis convaincu qu'elles sont encore fort au-dessous de la réalité. Une bien petite partie du poisson consommé dans cette province est comprise dans les rapports ; cette partie consommée dans le pays produirait cependant une somme considérable.

On ne fait que de commencer dans cette province à préparer des conserves de homards et autres poissons, et à exporter le saumon frais dans de la glace ; ces industries augmenteront beaucoup d'année en année.

L'augmentation dans la pêche du maquereau est extrêmement satisfaisante ; elle établit de la manière la plus évidente la sagesse de notre système de protection ; les pêcheurs attribuent la plus grande part de ces résultats à la politique suivie cet été par le gouvernement de la Puissance.

Vous remarquerez par les rapports des gardes-pêche ci-annexés qu'on a fait plus pour faire disparaître des rivières les obstacles qui empêchaient le poisson de remonter dans ses frayères, que je ne l'aurais espéré dans l'espace de trois à quatre ans; cela contribuera nécessairement beaucoup à améliorer la condition des pêcheries dans cette province.

W. H. VENNING.

Inspecteur des pêcheries pour la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

APPEN

STATISTIQUE des pêches de la province du Nouveau-Brunswick pour l'année
valeur des

COMTÉS.	Nombre d'hommes employés.	Brasses de filets.	Barils de saumon.	Livres de saumon frais.	Boîtes de conserves de saumon.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.	Barils de hareng fumé.	Barils de gaspareau.
Comté de Ristigouche ...	69	7,718	902½	....	250,000	250	9,500	......	......	......
Gloucester	794	18,490	35	52,800	33,597	1,154	20,000	......	......	1,660
Northumberland	315	27,010	1,269	3,970	155,920	120	9,798	......	......	600
Kent et Westmoreland ..	34	14,000	......	....	25,000	1,500	15,000	......	......	1,316
Albert	246	40,244	......	... ..	....	......	......	......	......	6,300
St. Jean................	127	Pas de rapp.	......	535,000	....	......	......	......	......	15,000
Charlotte	670	Pas de rapp.	......	1,600	....	258	38,551	60,200	1,600	......
Total........	2,255	107,462	2,206½	593,370	464,517	3,282	92,849	60,200	1,600	24,876

Par suite de la mort subite du garde-pêche local, arrivée au milieu de la saison de pêche, le départe
qui ont fait la pêche est fixé d'après des données sûres à 375, et la valeur totale des produits pêchés es

N.B.—Dans les comtés de Victoria, de Carleton, d'York, de la Reine, du Roi et de Sunbury, on ne
statistiques des prises.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,

Branche des Pêcheries, Ottawa, 1870.

(Certifié,) W. F. WITCHER.

DICE N.

1870 : nombre d'h ployés, produits des différentes pêches et produits pêchés.

Quintaux de morue sèche.	Barils de morue salée.	Barils d'alose.	Boîtes de homards.	Pièces d'aigrefins.	Barils d'aigrefin.	Quintaux de merlan.	Livres de bar.	Barils de barbue.	Barils de merlan.	Boisseaux d'huîtres.	Livres de poissons mêlés.	Gallons d'huile.	Tonneaux de pumice.	Valeur.
														$ cts.
350	......	......	......	......	....	....	......	....	....	......	....	......	......	105,596 00
10,165	......	......	......	......	....	....	......	....	....	23,000	....	......	......	215,082 50
970	40	......	1,500	.....	....	....	20,175	....	....	......	672,000	......	......	124,211 50
4,650	......	......	25,000	......	....	....	......	....	....	19,000	448,000	......	......	240,960 00
......	......	3,783	......	......	....	....	......	....	....	......	....	......	......	55,345 00
......	......	1,500	......	......	....	....	......	....	....	......	....	......	......	115,350 00
854	2,300	......	12,000	24,000	420	500	......	330	120	......	....	1,500	970	172,538 80
16,989	2,340	5,283	38,500	24,000	420	500	20,175	330	120	42,000	1120,000	1,500	970	1,029,083 80

ment manque de renseignements détaillés sur la pêche à l'île du Grand-Manan ; mais le nombre d'hommes estimée à $102,351.

pêche que pour la consommation locale ; on n'exporte pas de poisson, et le département n'a pu obtenir de

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPEN

STATISTIQUE des pêches de la province de la Nouvelle-Ecosse pour l'année
valeur des

LIEUX. Comtés.	Nombre d'hommes.	No. de rets et seines.	ESPÈCES DE Barils de saumon.	Boîtes de conserves de saumon.	Livres de saumon dans de la glace.	No. de saumons fumé.	Barils de maquereau.	Barils de hareng.	Boîtes de hareng fumé.
Cumberland	140	120	25	....	2,525	250	....	1,235	....
Colchester	262	135	119	....	....	....	....	20	....
Hants	150	350	42	....	....	....	....	....	....
Kings	275	275	137	....	....	....	....	2,800	6,500
Annapolis	263	170	43	....	....	....	....	4,392	....
Digby	1,468	610	10	....	4,200	....	4,361	3,530	5,040
Yarmouth	1,360	579	32	....	6,290	....	734	1,671	1,640
Shelburne	1,672	7,680	25	....	....	....	14,906	19,875	....
Queens	597	430	350	36,000	44,820	....	2,615	5,238	....
Lunenburg	1,683	1,250	75	....	31,420	300	9,584	8,869	....
Halifax	2,404	10,732	297	....	226,750	....	14,250	17,499	....
Pictou	130	75	605	....	....	....	64	462	....
Antigonish	650	750	356	75,000	....	....	3,950	3,127	....
Guysborough	2,750	7,560	895	....	....	....	15,460	25,540	....
Richmond	2,139	5,348	187	....	....	....	9,322	12,359	....
Cap Breton	1,382	5,539	459	....	....	....	1,612	6,983	....
Victoria	660	720	324	....	....	....	2,660	1,490	....
Inverness	1,810	1,154	586	....	....	....	5,736	8,302	....
Total	19,795	43,477	4,567	111,000	316,005	550	85,254	123,392	13,180

DICE O.

1870 : nombre d'hommes et de filets employés, valeur des différentes pêches et produits pêchés.

Poisson.										
Barils de gaspareau.	Barils d'anguille.	Barils de truite.	Barils de flétan.	Quintaux de morue.	Quintaux de poissons mêlés.	Barils d'alose.	Barils d'éperlan.	Boîtes de conserves de homard.	Gallons d'huile.	Valeur totale du poisson et de l'huile.
										$
375	......	......	......	230	....	550	......	....	....	13,120 62
180	......	......	......	....	....	1,941	......	....	....	19,964 00
150	......	......	......	....	....	1,851	......	....	....	17,814 00
375	......	......	......	892	....	1,845	......	....	650	40,131 00
....	......	......	......	3,900	2,167	10	......	....	....	42,462 50
250	85	......	159	14,741	17,303	......	......	....	15,896	203,778 95
2,728	400	10	35	58,326	....	15	120	....	22,650	289,719 25
149	......	......	......	46,082	5,706	2	......	60,000	25,366	495,520 70
....	10	......	355	19,264	....	......	......	52,000	26,500	172,391 50
420	......	......	......	58,276	1,502	......	......	196,000	56,885	465,234 75
760	30	22	350	49,994	17,300	......	550	245,000	48,980	612,986 25
....	15	......	......	194	....	......	150	....	....	13,235 50
....	......	......	...	3,473	1,520	......		....	2,560	97,730 25
1,450	165	65	330	47,280	8,540	......	......	....	23,450	551,382 50
425	325	5	......	41,530	15,555	......	......	....	29,874	412,620 80
534	30	......	305	17,687	19,420	......	......	....	13,950	207,517 25
....	......	......	.....	16,360	3,500	......	......	....	12,500	130,145 00
6,570	......	......	......	21,580	....	......	......	....	18,065	233,669 25
14,366	1,060	102	1,534	399,809	92,513	6,214	820	553,000	297,326	$4,019,424 07

Résumé.

Produits.		Valeur.	Remarques.
		$ cts.	
4,567 barils de saumon..............	$15 00 le baril.	68,505 00	
111,000 boîtes do	0 15 la boîte.	16,650 00	
316,005 lbs. do (dans de la glace).	0 12½ ,, lb...	39,500 62	
550 saumons fumés...............	1 00 la pièce	550 00	
85,254 barils de maquereau.........	12 00 le baril.	1,023,048 00	
123,392 do hareng.............	4 00 do .	493,568 00	
13,180 boîtes de do fumé	0 75 la boîte	9,885 00	
14,366 barils de gaspareau..........	3 50 le baril.	50,281 00	
1,060 do d'auguilles............	8 00 do .	8,480 00	
102 do de truite...............	8 00 do .	816 00	
1,534 do de flétan...............	6 00 do .	9,204 00	
399,809 quintaux de morue	4 25 le quint.	1,699,188 25	
92,513 do poisson mêlé	3 50 do .	323,795 50	
6,214 barils d'alose.................	9 00 le baril.	55,926 00	
820 do d'éperlan	4 00 do .	3,280 00	
553,000 boîtes de homard	0 15 la boîte.	82,950 00	
297,326 gallons d'huile...............	0 45 le gallon	133,796 70	
	Total.............	$4,019,424 07	

Les prix sur lesquels ces états sont basés sont un peu inférieurs aux prix moyens obtenus sur nos propres marchés.

Pour constater la valeur réelle de cette branche d'industrie, on devrait prendre pour base les prix obtenus par l'exportateur sur les marchés étrangers, déduction faite des frais d'exportation ; par là la valeur du poisson serait beaucoup plus grande. L'augmentation dans le produit de la pêche du maquereau en 1870 sur 1869 a été de 38,679 barils, dont la valeur approche d'un demi-million de piastres.

Département de la Marine et des Pecheries,
Branche des pêcheries, Ottawa, 1870.
(Certifié,) W. F. Whitcher.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE P.

VAPEUR DU GOUVERNEMENT, "LADY HEAD,"

HALIFAX, N. E. 15 novembre 1870.

Monsieur,—Le gouverneur-général en conseil ayant décidé d'organiser une petite force de croiseurs pour " protéger les pêcheries," appelée " police de marine," sur votre invitation, je me rendis à Ottawa en janvier dernier pour recevoir vos instructions, au sujet de l'autorité que vous aviez l'intention de me donner sur les vaisseaux employés sur les côtes des provinces maritimes. Dès que j'eus reçu vos instructions, je retournai immédiatement à Halifax le 16 février, pour faire équiper le " Druid" que je commandais, pour un voyage à l'île de Sable.

Le 23 du même mois, aussitôt que le vapeur fut prêt, je pris la mer, et le même soir je jetai l'ancre dans Jedore. Il soufflait alors un fort vent du sud, et je ne pus quitter cet endroit que le 25, où j'atteignis le havre du Castor ; je quittai cet endroit le 26 pour l'île de Sable, mais il me fallut revenir au même endroit dans la nuit.

Le 1er mars, je pris de nouveau la mer, et j'arrivai à l'île le lendemain à 8 h. du matin. L'un des objets de ma visite était de m'informer auprès du surintendant, s'il avait aucune connaissance du steamer de la malle royale " le City of Boston ; " Il ne put nous donner aucun renseignement sur ce vaisseau. La barque " Mr. E. Robbins" avait fait naufrage sur le côté sud de cette île quelques jours auparavant, je pris à bord le capitaine, le contre-maître et six matelots, pour les ramener à Halifax.

Ayant laissé l'île à 10 a. m ; je me dirigeai sur Halifax, où j'arrivai à 1h. p. m. le 3 mars.

J'ai passé le mois de mars à visiter et inspecter les différentes goëlettes qu'on offrait au gouvernement pour le service de la police de marine ; je me suis rendu jusqu'au détroit de Canso à l'est, et à l'ouest jusqu'à la rivière de La Hève, et aussi à St. Jean N. B. pour inspecter les deux goëlettes qu'on offrait dans ce port.

Le 2 avril, vous m'informâtes que vous aviez accepté les soumissions des goëlettes suivantes :—

L'"England," à Miramichi ;

Le " Water Lily" et l' " Ella McLean," à St. Jean N. B.

L'"Ida E." et le " Swepstake," à la Nouvelle-Ecosse.

Le 23 avril, je partis de nouveau pour l'île de Sable où j'arrivai le lendemain, 24, au matin, et après un séjour de quelques heures, je repris le chemin d'Halifax.

Il n'y avait pas eu de naufrage. Nous arrivâmes à Halifax le 25 à midi. Le 30, le steamer des Etats-Unis, le " Frolic " arriva sur les lieux de pêche pour protéger les intérêts américains. Je visitai le capitaine de ce navire. Le 3 mai, le " Frolic " se dirigea sur Charlottetown.

Le vice-amiral Wellesley, C. B. arriva à Halifax le 19 mai, et conformément à vos instructions, je me rendis auprès de lui ; nous déterminâmes les différentes stations de la " police de marine."

Comme il avait été entendu que le "Druid" devait remplacer le "Lady Head" à la station de Québec, et que ce dernier vapeur était alors à Halifax, nous passâmes sur son bord, le 23. Le " Water Lily" commandant Ewen R. M. R. et l' "Ella McLean," commandant Betts, R. N. R., arrivèrent de St. Jean, N. B. pour recevoir leurs armement, équipement et provisions. Le 6 du même mois le commandant Story (ancien lieutenant de la M. R.) arriva à Halifax, après avoir conduit "l'England" à Pictou. Les armes portatives étant arrivées le 11 de Montréal, on les distribua immédiatement aux goëlettes. Le 14 après que chaque officier eut reçu ses instructions, les bâtiments suivants se dirigèrent vers leurs stations respectives :—Le " Water Lily " à la baie de Fundy ; l' "Ella McLean," de Gaspé à Shédiac ; l' "Ida E." sur la côt est du Cap-Breton.

Le 16 juin, le "Sweepstake," sous le commandement de son premier officier, partit pour sa croisière sur la côte ouest du Cap-Breton, y compris le détroit de Canso. Dans l'après-midi du même jour, je quittai Halifax avec le "Lady Head," pour l'île de Sable, où j'arrivai le 17 à 5 heures du soir.

Le 18, à 4 a. m. je partis pour l'extremité est de l'île, et je recueillis l'équipage du brig "Alecto" récemment naufragé à cet endroit, me dirigeai vers le détroit de Canso, et jetai l'ancre à 10 heures du soir au large d'Eddy-Point. Le 19 juin, je remarquai 19 goëlettes américaines dans différents endroits du détroit, je les fis toutes visiter et informer qu'après s'être pourvues de bois et d'eau et avoir fait leurs reparations nécessaires, suivant les dispositions du "traité," elles eussent à prendre la mer dans les 24 heures. Dans la matinée du 20 je remarquai qu'elles avaient toutes disparu à l'exception des goëlettes "Wildfire," de Gloucester E. U., et "S. S. Day," du même endroit. J'allai à leur bord et informai leurs capitaines qu'ils étaient passibles d'une amende de £200 pour avoir enfreint l'acte 59, Geo. III., chap. 38, section 4; cependant à la prière de Jonathan Hartly, Ecr, J. P., je permis à ces bâtiments de gagner la mer, pourvu qu'ils le fissent sans délai. Je me dirigeai alors sur Pictou, où je trouvai les goëlettes du gouvernement "England," et "Ella McLean."

Le 23 ces goëlettes prirent la mer, l' "England" commençant sa croisière de Gaspé à Shédiac, y compris la baie des Chaleurs.

Le 25 du mois, parti pour Shédiac, arrivé là le matin du 26. Je pris alors le chemin de fer pour St. Jean, pour affaires officielles, et retournai à Shédiac le 28. Le 29 parti pour Port Hood, arrivé dans la soirée. Je croyais rencontrer le "Sweepstake" ici, lui ayant donné ordre de s'y rendre. Le matin du 30, le "Sweepstake" arriva, et après information, j'appris qu'au lieu de se rendre au Port Hood il était allé au détroit de Canso. Comme il n'y avait aucune raison pour expliquer cette désobéissance, je démis l'officier en commandement temporaire, du service de Sa Majesté, et rapportai le tout à Ottawa à votre département.

Dans la matinée du 1er juillet, je partis pour Pictou. Je me rendis de là par chemin de fer à Halifax pour mon service. Le commandant Wilson du steamer des E. U. "Frolic," vint à Pictou pour me consulter sur l'interprétation que le gouvernement canadien donnait à la convention de 1818, mais je n'appris cela qu'à mon retour le 4 juillet.

Le 5, je rendis sa visite à cet officier.

On remarquera qu'il avait été question à Washington de l'action que nous avions prise le 19 juin, et aussi de la capture du "Wompatuck," le 27 ultimo, dans Aspey Bay, C. B. par le commandant Tory de l'"Ida E.", et il avait évidemment reçu des instructions concernant ces incidents, au sujet desquels il désirait me consulter.

Je fus heureux d'avoir cette occasion d'expliquer mes instructions, et j'ai beaucoup de plaisir à déclarer que mes relations avec les officiers chargés de la surveillance des intérêts américains, ont toujours été tout-a-fait amicales.

Le 7, je quittai le détroit de Canso avec le "Sweepstake" à la remorque; je visitai et avertis plusieurs goëlettes américaines.

Le 9, par un fort vent d'ouest, je fus appelé par le commandant de la barque "Yumuri" à aller au secours de ce bâtiment, qui se trouvait dans une position dangereuse; j'y allai et le remorquai au large.

Le 10, j'abordai plusieurs goëlettes américaines dans l'anse du Pirate, qui abusaient des privilèges que leur garantit la convention de 1818; je les avertissais de quitter immédiatement cet endroit, lorsque M. Jonathan Hartley, J. P., se mêla de l'affaire et interrompit l'officier qui donnait lecture de l'acte aux équipages; j'intimai à ce monsieur que dans le cas où il se conduirait de nouveau de la sorte, je procéderais contre lui de la manière prévue par la loi.

Le 12, je quittai le détroit à 4 a. m., et nous tenant au nord, pour examiner la côte, je parlai au navire de Sa Majesté, "Royalist" à Ingonish; je jetai l'ancre à 5 heures de l'après-midi à Sydney.

Le 13, je fis du charbon dans la baie des Vaches, C. B. Le 14, brume vers le sud; je me suis dirigé vers le nord et j'ai doublé le cap Nord.

Le 15, à midi je communiquai avec la goëlette "Sweepstake" dans le port Mulgrave,

puis je me dirigeai vers Pictou, où j'arrivai à 9 h. a. m. Le 18, pris à bord M. W. Smith, député-ministre de la marine et des pêcheries, parti à 4 h. a. m., pour le détroit de Canso, et jeté l'ancre à Arichat dans la soirée.

Le 19, me suis rendu à White-Head, pour m'enquérir selon qu'on m'en avait informé de certaines infractions à la loi commises dans ce port par des pêcheurs américains. Ces informations n'étant pas correctes, je pris la mer à 6 heures pour l'île de Sable, où j'arrivai dans la matinée du 20. Le député-ministre débarqua pour visiter cette île. Le 21, temps de brume, pris à bord le député-ministre, et parti pour Scattarie.

Dans la matinée du 22, j'ai jeté l'ancre du côté nord de l'île Scattarie pendant une heure, et me suis dirigé vers la baie des Vaches pour faire du charbon.

Le 23, je quittai cet endroit à l'aube, pour l'île St. Paul, où j'arrivai à midi. M. Smith, débarqua pour visiter l'île. Parti de nouveau à 6 heures pour Charlottetown, J. P. E.; arrivé là à 4 p. m., le 24; je me rendis auprès de Sir John A. Macdonald.

Le 25 à midi, je mis le cap sur l'île Amet, puis sur Pictou, où je fis jeter l'ancre à 9 h. p. m.

Le 26, le député ministre s'embarqua pour Québec dans un steamer.

Le 28, à 4 heures a. m., fis voile pour port Hood, puis pour port Hawkesbury, jeté l'ancre à cet endroit dans la soirée.

Le 30, signalé une corvette à hélice, sous pavillon américain (que je reconnus pour le "Neipsic") passant par le détroit et se dirigeant vers le nord. A midi, parti pour Pictou, et jeté l'ancre dans ce port à 9 h. p. m.

Août 2.—Sur information que le commandant Ewen et des hommes d'équipage de la goëlette du gouvernement "Water Lily" avaient commis des irrégularités dans le port de St. Jean, je me suis dirigé vers ce port par voie d'Halifax, pour m'enquérir de cette affaire. La plainte n'étant pas prouvée, je retournai à Pictou le 9, et plaçai le vaisseau sur le chantier de marine.

Le 13, je le fis sortir de la cale de radoub, et après avoir fait provision de charbon, je partis pour le détroit de Canso. Le 14 vers midi, ayant de nouveau été informé que le commandant du "Water Lily" avait transgressé son devoir, je me dirigeai vers Shédiac, où j'arrivai à 10 a. m., et je pris de suite le train pour St. Jean. L'enquête dans cette affaire eut pour résultat la suspension du commandant de ce vaisseau, et le licenciement de l'équipage. Ce bâtiment, comme vous en avez connaissance, ne fut commissionné de nouveau que le 21 septembre, sous le commandement de A. Betts, écuier.

Le 19, je retournai à Shédiac, et me rendis dans la baie de Hillsborough, île du Prince-Edouard. Le 20, je pénétrai dans le havre et me rendis auprès de Sir John A. Macdonald.

Le 21, à 6 h. a. m., pris la mer. Jeté l'ancre à port Hood à 4 h. p. m., communiqué avec le "Sweepstake" et le commandant Wilson du "Frolic." Le 22 à 4 h. a. m., parti pour Pictou, pour prendre des lettres. Le 24, mis le cap sur Halifax pour affaire du service et retourné le 27. Le 1er septembre, à 5 heures a. m., quitté Pictou pour port Hood, à la recherche du "Sweepstake;" à 2 p. m., jeté l'ancre dans le port Hawkesbury, et pris à la remorque le "Sweepstake;" à 7 heures, l'ai relâché au large de l'île Henry, ordonnant au commandant de se diriger vers le nord, et d'accompagner la flotte de pêche, en quelque endroit qu'elle irait; cette croisière eut pour résultat la capture du "A. H. Wonson," de Gloucester, qui pêchait dans les eaux de l'île aux Loups-marins. Le 2 septembre, allé à Pictou pour faire du charbon, et parti pour Charlottetown; arrivé là à 4 h. p.m. A 4 h. p.m., le 3, vous arrivâtes avec le steamer du gouvernement "Napoléon III." Le 4, par un vent violent, tournant du sud-est-sud au nord ouest, nous chauffâmes pour donner du mou aux cables des ancres. Le 5, à 4 h. a.m., vous étant embarqué à mon bord, nous partîmes pour Miramichi; à 5 heures p. m., le pilote vint à bord, je communiquai ensuite avec la goëlette du gouvernement "England;" à 9 heures jeté l'ancre au large de Newcastle. Le 7, descendu la rivière et jeté l'ancre près de l'île du Portage, forte houle au large. Le 8, à 6 h. a.m., pris la mer passé par le chenal Bonaventure; jeté l'ancre au large de Gaspé à 7 p. m.; communiqué avec la goëlette du gouvernement "Stella Maris." Le 9, levé l'ancre à 8 heures a. m., et entré dans le bassin, pris ensuite la mer, passé par le chenal Bonaventure et jeté l'ancre au large de Shipegan, au coucher du soleil.

Le 10, à 6 a.m., je fis voile pour Paspébiac et Port-Daniel, et à midi je me dirigeai vers le détroit de Northumberland, et je jetai l'ancre dans la baie Egmont à minuit. Le 11, à 5 a.

m., je partis pour Pictou, où je jetai l'ancre à 3 p. m. Le 13, à 2 heures p. m. mis le cap sur Port-Hood, où je trouvai le steamer de Sa Majesté " Lapwing", et le navire des Etats-Unis " Guard." Le 14, le commandant du " Guard" vint à bord ; je me dirigeai ensuite vers le nord et jetai l'ancre à Chéticamp pour la nuit. Le 15, à 6 h. a. m., je portai vers le nord et jetai l'ancre à St. Paul à 2 h. p. m., puis entrai dans la baie Aspey pour y passer la nuit.

Le 16, à 8h. a.m., doublé le cap Nord, et passé en deçà de l'île aux Loups-marins, et jeté l'ancre sur la rade de Pictou, à 10 heures p. m. Le 17, entré dans le havre. Le 20, à 4 heures a. m., je pris à bord le juge Maguire pour les îles de la Madeleine ; mais le vent augmentant, j'entrai dans le port Georgetown, île du Prince-Edouard. Le 21, à 5 heures a. m., je me rendis à Amherst, où je jetai l'ancre à 2 heures p. m. ; j'en repartis à 6 heures. Le 22, à 7 heures, je jetai l'ancre à Pictou. Je reçus alors une communication de vous, m'enjoignant de vous rencontrer à Halifax. Le 26, vous vîntes à bord du " Lady Head," et le matin du 27, nous partîmes pour le détroit de Canso ; laissant cette localité dans l'après-midi, nous nous rendîmes à Port-Hood pour la nuit.

Le 28, à 6 a. m., en sortant du port je trouvai le navire de Sa Majesté " Lapwing" échoué sur la barre ; j'allai à son secours, et après l'avoir remorqué au large je fis voile pour Pictou, où j'arrivai à 1 heure p. m., et, le 3, je partis pour Miramichi. Le 29, à 7 h. a. m., je passai Escuménac, j'arrivai à Chatham à midi, et je jetai l'ancre au large de Newcastle, à 3 h. p. m., où vous débarquâtes.

Octobre 2, à 3 p. m. pris à bord les commissaires du chemin de fer pour Shédiac, jeté l'ancre à minuit dans la rade de Shédiac. Le 3 à 6 h. a. m. j'entrai dans le havre et débarquai les commissaires. Le 4 à 9 h. a.m. parti pour Charlottetown, arrivé là à 6 p. m. Je trouvai dans ce port le navire de Sa Majesté le "Plover," et les navires des Etats-Unis "Frolic," "Neipsic" et "Guard. Le 8, à midi, M. Carvell, de Charlottetown, m'informa qu'il avait acheté le " S. G. Marshall" pour le compte du gouvernement canadien. J'envoyai à bord un parti de matelots pour le préparer à prendre la mer. Le même soir à 8h. il partit pour Pictou.

Le 9, à 5 h. a.m., je me rendis à Pictou, et jetai l'ancre à midi vis-à-vis la batterie. Le 10, je partis pour Halifax pour consulter l'amiral, et revint le 13 ; je reçus alors un télégramme de vous, me mandant de me rendre le plus rapidement possible au Rocher-aux-Oiseaux. Le 14, à 2 h. p.m., je laissai Pictou pour les îles de la Madeleine. Le 15, jeté l'ancre vis-a-vis Amherst, et communiqué avec le percepteur. A 9 h. a.m. je me rendis au Rocher-aux-Oiseaux, me mis en communication avec les habitants, débarquai des provisions, embarquai deux hommes que je mis à terre à Amherst.

Le 16, à 10 h. p.m., parti pour Ingonish, pour chercher un gardien de phare. Le 17, je jetai l'ancre à Ingonish, où j'engageai un gardien ; j'allai faire du charbon à Sydney. Le 18, à 9 h. je partis pour Saint-Paul avec Mme. McNeil et sa famille à bord. A midi, j'arrivai à Ingonish et pris à bord l'aide-gardien, puis je repartis pour St. Paul et débarquai avec beaucoup de difficulté Mme McNeil et sa famille au phare Nord Est ; je jetai l'ancre dans la baie Aspey pour la nuit.

Le 19, à 8.30 a. m. levé l'ancre, mais un grand vent s'élevant, mis le cap sur Sidney, arrivé à 2 heures p. m. et fait du charbon. Le 21, le temps étant meilleur, je partis pour l'île St. Paul.

Le 22, à 7 a. m. jeté l'ancre vis-à-vis la station principale, et débarqué des provisions ; à 9 h. a. m. parti pour le Rocher-aux-Oiseaux, jeté l'ancre au sud ; à 5 h. p. m. débarqué un charge de chaloupe de provisions.

J'inspectai les bâtisses, puis trouvant qu'il était impossible de débarquer d'autres effets—on avait perdu deux bateaux et un poële,—je rembarquai avec beaucoup de difficulté et me rendis au côté sud de l'île Bryon pour y passer la nuit.

Le 23, à 5h. a. m. Le temps devenu mauvais, je demarrai et parti pour Amherst ; je trouvai là, la goëlette du gouvernement l'"England," avec une partie de cargaison de charbon, ayant été obligée de jeter l'autre partie par-dessus bord dans un coup de vent.

Le 24, à 8h. a. m. l'"England" partit pour Miramichi. Nous embarquâmes des provisions pour le Rocher-aux-Oiseaux, et nous nous dirigeâmes vers la baie du Havre-aux-Maisons pour faire de l'eau ; à 7 h. p.m., il s'éleva un fort vent du sud, je me dirigeai vers la rade d'Amherst.

Le mauvais temps continua jusqu'au 30, je levai alors l'ancre et j'arrivai à Pictou dans la matinée du 31.

Novembre 2, parti de Pictou à 5 h. p.m. Le 3, à 8 a. m., arrivé vis-à-vis le Rocher-aux-Oiseaux, mais je ne pus communiquer avec le Rocher à cause de la forte houle ; je me dirigeai alors sur Amherst, où je débarquai les provisions destinées au Rocher-aux-Oiseaux. M. Fox, percepteur, vint à bord.

Le 4, le vent étant tourné au sud-est dans la nuit, et par une très-grosse mer, je fus obligé de lever l'ancre, la baie n'offrant pas d'abri. Grand vent et forte houle, pendant tout ce jour. A 6h. j'ai passé le phare de l'île aux Loups-marins. Le 5 à 4h. a. m. je jetai l'ancre sous le couvert de l'île de Pictou, en attendant le jour ; à 7.30 h. j'entrai dans le port.

Le 6, je quittai Pictou pour le détroit de Canso. A midi, je fis jeter l'ancre dans le port Hawkesbury. Le 7, après avoir fait éviter le steamer, pour corriger la déviation du compas, je me dirigeai vers le petit havre de Canso, pour établir la position de deux balises. Le 8 à 9 h. a. m., je fis lever l'ancre, et par un fort vent de nord-est je me rendis à White-Head ; à 4 h. p.m. je levai l'ancre de nouveau, et partis pour l'île de Sable, mais, la mer étant trop grosse, je retournai au port.

Le 11, à 9 h. a.m., je partis de nouveau pour l'île de Sable. Le 12, à 9 h. a.m., je jetai l'ancre vis-à-vis la station, le ressac était si fort sur le rivage que je ne pus communiquer par chaloupe avec l'île. L'établissement de cette île n'étant pas court de provisions, la goëlette ayant débarqué des bestiaux, comme on me l'annonça par signaux, je partis alors à 10 h. a.m. pour Halifax.

Le 13, à 4 h. a.m., touché à Sambro ; à 7.30, amarré à quai à Halifax.

Pendant l'automne, lorsque je m'aperçus que les pêcheurs américains avaient quitté la baie des Chaleurs pour se rendre sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, j'ordonnai aux croiseurs de se rendre à cet endroit ; ce mouvement amena la capture de la goëlette " A. J. Franklin, " de Gloucester, pêchant en deçà de l'île aux Loups-marins.

Conformément à vos instructions, j'ordonnai aux commandants des goëlettes, à l'exception du "Water Lily" d'aller désarmer, le 25 octobre, dans leurs ports respectifs, mais le mauvais temps ne permit pas aux commandants de se conformer à cet ordre.

Toutes les personnes capables d'en juger s'accordent à dire que la politique suivie par le gouvernement pour la protection des pêcheries, a rapporté des avantages considérables à nos pêcheurs, puis qu'ils ont pu se former des cargaisons complètes dans des parages où les étrangers le faisaient auparavant. J'ai entendu ces remarques en plusieurs endroits, et je n'ai pas de raison de les révoquer en doute.

En terminant ce rapport, j'ose espérer que tous mes subordonnés, à l'exception de un ou deux, se sont conduits de manière à mériter votre approbation.

REMARQUES SUR LA PECHE FAITE PAR LES PECHEURS AMÉRICAINS.

On peut se faire une idée de la valeur des pêcheries en consultant les statistiques suivantes sur la quantité des différentes espèces de poissons capturés depuis le cap St. Laurent, Cap-Breton, jusqu'à l'île Scattarie vers le sud, et à l'ouest jusqu'à St. Pierre,

ETAT de la pêche dans les endroits suivants, avec la quantité d'huile fabriquée.

	Morue, Quintaux.	Haddock, Quintaux.	Hareng d'été, barils.	Saumon, barils.	Maquereau de printemps barils.	Maquereau d'automne, barils.	Huile de chien de mer, gallons.	Huile de morue, gallons.
Baie St. Laurent	1,000	....	400	30	250	Both kinds.	....	1,000
Baie Aspy	700	....	100	50	150		....	700
New Haven	500	....	200	....	50		....	500
Neil's Harbor	700	....	350	....	200		....	700
Green Cove	250	....	100	....	500		....	250
Ingonish	3,500	....	800	100	500		....	3,500
St. Anne	2,500	....	200	125	....	550	....	2,500
Bras d'Or	2,000	....	100	....	....	250	....	2,000
Baie des Vaches	800	400	200	130	....	250	1,440	800
Main-à-Baie	1,600	900	400	220	300	240	....	1,600
Main-à-Dieu	3,200	1,200	700	50	400	500	....	3,200
Baleine	500	200	300	40	100	60	....	500
Little Loran	700	200	300	40	250	150	....	700
Big Loran	400	200	250	25	150	50	....	400
Louisbourg	2,000	1,000	400	150	300	200	....	2,000
Gabarus	4,500	1,400	300	....	200	400	....	4,500
Fourche	1,000	300	250	10	300	50	....	1,000
Grande Rivière	400	200	150	....	150	....	....	400
G. Ardoise	800	2,000	500	50	1,000	100	....	800
St. Peters	800	1,500	500	100	400	100	....	800
Rivière Bourgeois	1,600	1,500	500	50	100	100	....	1,600
	43,850	11,000	7,000	1,170	5,300	3,000	1,440	43,850
Valeur	$175,400	33,000	31,500	19,890	37,100	30,000	576	21,925

Grand Total..................$349,391 00.

Le 27 avril, on a commencé à prendre de la morue vis-à-vis Ingonish. On a aussi à la même date commencé à prendre du hareng du printemps; on emploie tout ce hareng comme boitte.

Le 1er juin, on a pris du maquereau avec des filets au large de l'île Scattarie, et en vue d'Ingonish le 8 du même mois. La pêche du saumon a commencé le 5 de juin et s'est terminée à la fin de juillet. On a pêché le maquereau à la ligne, du 15 août au dernier jour de septembre. On a commencé à pêcher le maquereau au filet le 1er d'octobre, jusque vers le milieu de novembre—on n'a pris de ce poisson cette année que le 18. La pêche à la ligne traînante s'est poursuivie tout l'été sur la côte est du Cap-Breton. C'est en mai qu'on a pris le premier poisson de cette manière. Plusieurs personnes prétendent que cette manière de pêcher est préjudiciable aux pêcheries fluviales et maritimes.

La pêche de la morue se poursuit habituellement jusqu'à Noël; qu'a lieu ordinairement la clôture de la navigation.

La navigation ouvre vers le 1er mai. Les Américains pêchent le hareng pendant l'hiver pour s'approvisionner de boitte, sur les côtes de la Puissance, jusqu'à Terreneuve.

Ils se trouvent en grand nombre pendant les mois de novembre et décembre dans la baie des Iles, sur la côte ouest de Terreneuve; on les voit ensuite dans la baie de la Fortune, située plus au sud, jusqu'en mars. On a vu jusqu'à 40 voiles dans le havre de l'Etang, Nouveau-Brunswick. Pendant l'hiver ils pêchent aussi sur les côtes du Nouveau-Brunswick jusqu'à St. Jean, dans la baie de Fundy, ainsi que sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse, depuis Digby jusqu'à Halifax; lorsque la glace part du golfe St. Laurent, ces navires sont les premiers rendus à Ingonish et dans la baie de St. Laurent.

Les Américains emploient des "pogies" et des coques hachés menu pour pêcher le maquereau.

On ne trouve les "pogies" que sur les côtes des Etats-Unis ; importés dans la Puissance ils valent $6 le baril.

M. Nickerson, dans son rapport comme commandant de la goëlette du gouvernement "Sweepstake," fait les remarques suivantes sur les mouvements du maquereau : "On rencontre les maquereaux sur les côtes des Etats-Unis aux alentours de Long-Island, New-York, dans la première semaine de mai. Ils se dirigent vers l'est, et mordent à l'hameçon jusqu'au banc George, où paraît-il, ils commencent à frayer ; ils continuent ensuite leur course vers l'est, une partie se dirigeant vers la baie de Fundy ; et on voit les autres dans le voisinage du cap de Sable vers le 15 de mai; vers le 20 ils sont à Sambro, et le 27 sur les côtes du Cap-Breton ; vers le 4 juin ils arrivent aux îles de la Madeleine, mais ils ne paraissent guère avant qu'ils aient frayé. Le maquereau auparavant côtoyait le rivage du Cap-Breton en se dirigeant vers l'est, et suivait les sinuosités de la côte, mais dans ces derniers temps ses mouvements ont été très-variables; quelques personnes croient que cela est dû aux filets tendus dans les baies et sur les pointes de terre, et que c'est pour les éviter qu'il passe au large.

"La migration la plus nombreuse de maquereaux sur les côtes sud de la Nouvelle-Ecosse passe entre le 20 juin et le 10 juillet. On les attend aussi à leur retour de l'ouest, dans le mois d'août, mais leur passage est incertain. On croit que cela est dû à la grande quantité de boitte que les pêcheurs jettent à l'eau dans le golfe St. Laurent, qui les retient." On a remarqué que les dernières troupes de maquereau passent à l'île de Sable entre le 5 et le 10 décembre. "La pêche du hareng a toujours eu une grande importance à la Nouvelle-Ecosse, mais cette année elle a diminué. Sur la côte sud, on attendait généralement le hareng vers la fin de juin, il augmentait en nombre jusqu'en septembre, ils se mettaient alors à frayer. On attribue le manquement de la saison dernière au grand nombre de rets et de seines dont on se sert dans ces localités sans tenir aucun compte des règlements, et qui chassent le hareng de ses frayères. On en a capturé de grandes quantités, pendant les derniers hivers, sur la côte de l'île Ste. Marguerite et de Lunenburg, et dans les alentours. On les attend dans ces localités vers Noël, ils y restent jusqu'en avril.

"Le printemps dernier, près de 80 goëlettes américaines pêchaient sur ces côtes pour se procurer de la boitte."

La pêche de la saison peut se décrire de la manière suivante :

Pêche de la morue	Bonne
Pêche du maquereau à la ligne	Bonne
" " maquereau de printemps	Nulle
" " hareng d'été	Nulle
" " hareng d'automne	Bonne

En terminant, j'attirerai respectueusement votre attention sur l'immense étendue de côte qu'il y a à surveiller. On remarquera aussi, que pendant la dernière saison chaque bâtiment a eu un champ de croisière plus grand qu'il n'aurait été à désirer. Je suggère en conséquence d'augmenter de six à dix le nombre des croiseurs, et d'attacher à chacun une chaloupe à voile, équipée sous tout rapport comme les bâteaux de pêche employés sur les côtes. Cette chaloupe armée et manœuvrée comme un bateau de pêche, serait très-utile pour découvrir les pêcheurs étrangers qui pêchent souvent dans nos eaux en contravention au traité. On considérera aussi, que lorsque l'on opère une capture, le commandant du croiseur et un nombre suffisant de témoins sont forcément absents de leur croisière pour témoigner en justice, et que pendant cette période ces hommes et le croiseur ne peuvent faire le service. En augmentant le nombre des vaisseaux de police, on pourrait les disposer de manière à ce que dans aucune circonstance nulle partie de la côte ne demeurât longtemps sans surveillance.

J'ai remarqué que très souvent les pêcheurs et les habitants du littoral interprétaient mal les termes de la convention. L'amiral interprêtait la convention de la manière suivante, et je partage entièrement son opinion. Le pêcheur américain ne peut faire le commerce, ne peut entrer dans les ports, ni en aucune manière être considéré comme un commerçant, ou tenu de payer le droit destiné pour le fonds des marins malades, car d'après les termes stricts de la convention, il est exclu de tous avantages sur nos côtes à l'exception de la faculté de s'y abriter,

réparer, et approvisionner de bois et d'eau. La première question que l'on faisait en abordant un pêcheur américain pendant la saison dernière, était celle-ci ;—Etes-vous pêcheur ? Si la réponse était affirmative, on avertissait le capitaine ; s'il répondait qu'il était commerçant, il n'était plus soumis qu'aux lois de douane.

Quelques-uns des percepteurs de douanes de Sa Majesté, faute d'instructions détaillées, ont donné à des pêcheurs américains, pendant la dernière saison, des "*permis*" écrits d'entrer dans nos ports et d'y trafiquer. La possession de ces " permis " par des pêcheurs étrangers faisait qu'il était nécessairement difficile de distinguer les navires de commerce des bâtiments de pêche, outre que les porteurs de ces " permis" se trouvaient dans une situation fausse. Nos percepteurs de douanes devraient savoir que tout navire employé *bonâ fide* à la pêche n'a pas le privilége de faire le commerce dans nos ports ou sur nos côtes ; ils devraient donc pouvoir distinguer entre un trafiquant et un pêcheur, autrement il y aura conflit.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. A. SCOTT
Capitaine M. R.
Chef de la Police de Marine.

Honorable P. MITCHELL
Ministre de la Marine et des Pêcheries
Ottawa.

APPENDICE Q.

STEAMER DU GOUVERNEMENT " LADY HEAD,"
HALIFAX, décembre 31, 1870.

MONSIEUR,—Les bâtiments employés à la police de marine ayant été mis en désarmement à l'exception du " Water Lily," j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant :—

La goëlette "England," commandant Story, M. R., a été commissionnée en mai ; aussitôt, qu'elle a été équipée elle reçut l'ordre de croiser entre Shédiac et Gaspé, et de surveiller aussi la baie des Chaleurs ; elle continua cette croisière jusqu'au 22 septembre. Les Américains ayant quitté ces parages, elle reçut l'ordre de se rendre sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton et aux îles de la Madeleine, elle revint à Miramichi le 26 octobre, et fut mise en désarmement le 31 de ce mois. Pour les détails de sa croisière, je prends la liberté de vous reférer au rapport de son commandant, ci-annexé.

La goëlette " Ella McLean," commandant Henry Betts, R. M. R., fut commissionnée à St. Jean, N.-B., le 5 avril, et fut dirigée sur Halifax pour recevoir son armement. Elle en partit le 16 mai pour commencer sa croisière de Gaspé à Shédiac, et dans la baie des Chaleurs ; elle croisa dans ces endroits jusqu'à la fin de septembre. A cette date les pêcheurs américains quittèrent ces lieux de pêche, elle se rendit alors sur la côte ouest du Cap-Breton, pour surveiller les pêcheries de cette localité ; cependant ayant capturé le 18 octobre, la goëlette " Lettie" de l'île du Prince-Edouard, pour violation de l'acte de la marine marchande, elle fut forcée d'abandonner sa croisière, son commandant étant assigné à comparaître devant la cour d'amirauté de St. Jean, Nouveau-Brunswick ; elle se rendit alors dans ce port et fut mise en désarmement le 31 octobre. Pour les particularités et les détails de sa croisière, je prends la liberté de vous réferer au rapport de son commandant, ci-annexé.

La goëlette " Sweepstake " fut commissionnée à Halifax, le 26 mai, avec M. Fox, comme premier officier,—M. Chrysler, ayant décliné le commandement, elle prit la mer le 16 juin, sous la direction temporaire de M. Fox, et se mit en croisière sur la côte ouest du Cap-Breton, du cap Nord au détroit de Canso. M. J. C. Carmichael, fut à cette époque nommé au commandement de cette goëlette, il commença son service le 18 juillet. Le 3 septembre, comme il croisait dans la Grande Anse, île du Cap-Breton, il captura la goëlette " A. H. Wonson," pou infraction à la loi des pêcheries, la conduisit à Pictou, Nouvelle-Ecosse, et la remit au percepteur de douanes. Le 17 septembre, à la hauteur de l'île Henry, port Hood, il aborda et captura la goëlette " H. B. Lewis " d'Halifax, pour violation des lois de douane, la conduisit à Hawkesburry, où il la plaça sous la garde du percepteur de douanes. Le "Sweepstake" reçut l'ordre de faire voile pour Halifax, et fut mis en désarmement le 31 octobre. Je prends la liberté de vous reférer au rapport du commandant de ce vaisseau pour les détails de sa croisière.

La goëlette " Ida E.," commandant J. A. Tory, J. P., fut commissionnée le 1er mai à Halifax. Laissant ce port le 14 juin, elle se rendit à sa croisière qui s'étendait du cap Nord au sud jusqu'à l'île Scattaric et à l'ouest jusqu'au cap Canso. Le 27 juin, dans la baie Aspey, Cap-Breton, elle captura la goëlette de pêche américaine " Wompatuk," pour violation des lois des pêcheries. Le commandant l'expédia à Sydney, Cap-Breton, et la donna en charge au collecteur de douanes de Sa Majesté. Le 28 juin, il aborda la goëlette " Minnie " d'Halifax, venant de St. Pierre, portant des marchandises sujettes aux droits. Le capitaine refusa de les faire entrer en douane, et essaya de couler "l'Ida E." Le 30, dans la baie d'Ingonish, il saisit la goëlette de pêche américaine " Nickerson, " qui se préparait à pêcher en contravention aux lois des pêcheries ; elle avait déjà reçu un avertissement le 25 ; il la conduisit à Guysboro, Nouvelle-Ecosse, et la plaça sous la surveillance du collecteur de douanes. Le 7 octobre, il visita et avertit la goëlette américaine " A. J. Franklin" de Gloucester, Massachussets. Le 11, dans la Grande-Anse, Cap-Breton, il vit l' "A. J. Franklin" en dedans des limites, elle paraissait pêcher, mais comme il n'en eut pas de

preuve suffisante, il donna un nouvel avertissement au capitaine. Le 14 du même mois, il reçut de personnes qui pêchaient au même endroit dans la matinée du 11 des informations suffisantes pour faire prononcer une condamnation ; en conséquence il se dirigea vers le détroit de Canso, et découvrit la goëlette "A. J. Franklin" à l'ancre près du port de Mulgrave, Nouvelle-Ecosse ; il la saisit le 15, pour infraction aux lois des pêcheries et violation des lois de douane ; elle avait doubles papiers à bord, il la conduisit à Pictou, Nouvelle-Ecosse, et la donna en charge au percepteur de douanes. Le 25, dans port Hood, Cap-Breton, il captura la goëlette de pêche américaine "Granada," de Provincetown, Massachusetts, pour violation des lois de douane, faisant évidemment un voyage de contrebande. Elle fut conduite à Guysboro, Nouvelle-Ecosse, et fut placée sous la surveillance du percepteur de douanes. "L'Ida E," reçut ordre d'aller se mettre en désarmement à Halifax le 1er novembre.

La goëlette "Water Lily" fut commissionnée à St. Jean, N.-B., le 23 avril, avec le lieutenant F. Stanley Ewen, R. M. R., comme premier officier ; il fut promu au commandement, le 16 mai. Elle reçut ordre de se rendre à Halifax pour recevoir son armement, et quitta ce port le 16 juin, pour commencer sa croisière dans la baie de Fundy. Le 18 août, je fut obligé de démettre son commandant et de licencier équipage. Elle fut commissionnée de nouveau le 21 septembre, avec Albert Betts, pour commandant. Le 8 novembre, elle captura la goëlette de pêche américaine "Romp," dans Back Bay, Etang, N.-B., pour infraction aux lois des pêcheries, et conduisit sa prise à St. Jean. Le 25 novembre, elle captura la goëlette américaine "White Fawn," de Gloucester, Massachusetts, dans Head-Harbour, Campo-Bello, Nouveau-Brunswick, pour une infraction à la loi des pêcheries ; elle la conduisit à St. Jean, Nouveau-Brunswick, et la plaça sous la surveillance du percepteur de douanes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. A. Scott,
Capitaine M. R., commandant la police de marine.

Hon. P. Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

APPENDICE R.

HALIFAX, 18 novembre 1870.

MONSIEUR,—En avril dernier, j'avais l'honneur de recevoir une communication officielle de votre département, qui m'annonçait ma nomination au commandement de l'un des vaisseaux du gouvernement employés à la protection des pêcheries, et le 28, je recevais instruction du capitaine P. A. Scott, commandant du steamer "Lady Head," de me rendre à Halifax pour prendre les dispositions nécessaires.

Conformément à ces instructions, je partis pour Halifax, où j'arrivai le 1er mai ; le capitaine Scott me donna le commandement de l'"Ida E ;" je reçus plus tard ma commission, et d'autres instructions nécessaires. En prenant le commandement de ce vaisseau, je m'occupai de suite de former un équipage, et fis tous les préparatifs que ce service exigeait. Je fus occupé à ces arrangements préliminaires jusqu'au 20 mai ; je reçus à cette date l'ordre de me rendre à Lunenburg avec l'"Ida E," pour y prendre deux canons de cuivre, etc. Je me rendis immédiatement, reçus les canons, etc., et retournai à Halifax où j'arrivai dans la soirée du 23 mai ; j'attendis dans ce port jusqu'à ce que j'eusse reçu des armes, et le 13 juin, je reçus l'ordre de partir pour la croisière qui m'était donnée, laquelle s'étendait du cap Canso, y compris la baie de Chedabouctou, et le long de la côte sud du Cap-Breton, jusqu'au cap Nord.

Je quittai le port d'Halifax, le 14 juin, et j'arrivai au cap Canso le jour suivant, où je commençai immédiatement à faire mon service de surveillance et de protection des pêcheries. J'ai déjà envoyé à votre département un rapport détaillé de mes opérations de chaque jour jusqu'au 1er novembre.

Le 28 octobre, je reçus un ordre du capitaine Scott, daté du 13 de ce mois, m'enjoignant de faire voile pour Halifax, d'y licencier l'équipage et de remettre la goëlette au propriétaire. Je partis immédiatement pour ce port et y arrivai le 31 ultimo. Le jour suivant, je fis débarquer de l'"Ida E." tout ce qui appartenait au gouvernement, et je délivrai ces effets à l'agent du ministre de la marine et des pêcheries, H. W. Johnston, écr. L'équipage fut alors payé et licencié, à l'exception des marins qui devaient témoigner dans les poursuites contre les navires que j'avais récemment capturés ; je remis alors l'"Ida E" à son propriétaire, qui le reçut et en prit charge.

Vous voudrez bien remarquer que la saison était déjà assez avancé quand je commençai ma croisière, nous étions au 15 juin. Lorsque j'arrivai sur les lieux qui m'étaient assignés, j'appris qu'un grand nombre de bâtiments de pêche américains avait déjà fait provision de boitte et de glace sur la côte. Pour prévenir cette éventualité à l'avenir, je crois qu'on devrait expédier les croiseurs aussi à bonne heure que le 15 avril.

Les côtes et lieux de pêche que je surveillais n'ont pas été fréquentés par un nombre aussi considérable de bâtiments étrangers que précédemment, et ceux qui y sont venus étaient en grande partie des vaisseaux qui font la pêche sur les bancs à morue ; ils cherchaient à se procurer de la boitte et de la glace, et d'autres articles nécessaires pour poursuivre leurs voyages.

La glace est devenue d'une grande importance pour les vaisseaux américains qui pêchent la morue. En fait, je dois dire qu'une grande partie d'entre eux en ont absolument besoin pour conserver leur poisson ; ils l'expédient frais en empaquetés dans de la glace, sur leurs marchés. Il en faut aussi une grande quantité pour conserver la boitte fraîche. Si ces vaisseaux ne pouvaient se procurer de glace sur nos côtes, le plus grand nombre seraient forcés d'abandonner la pêche côtière sur les bancs qui, pour être fructueuse, doit se faire avec de la boitte fraîche ; la diminution de la boitte obligerait le poisson des bancs à la rechercher

sur le rivage et le mettrait ainsi à la portée de nos pêcheurs. Cette population laborieuse et industrieuse, mais trop dédaignée, verrait son travail rémunéré, et ses efforts couronnés de succès, et cette pêche ainsi améliorée deviendrait une nouvelle source de richesse pour tout le pays, pour la Nouvelle-Ecosse particulièrement.

Il est vrai qu'en refusant aux goëlettes de pêche américaines de faire leurs provisions sur nos côtes, on enlevera à une partie de notre population certains avantages commerciaux; mais le grand nombre doit-il souffrir pour l'avantage de quelques individus? J'admets cependant que cette question est importante, et qu'il faut la considérer mûrement avant d'en venir à une décision.

Les engins et le matériel de pêche sont importés en ce pays libres de droit, pour encourager l'industrie de la pêche, et rendre aussi légères que possible les charges des pêcheurs; les pêcheurs étrangers achètent beaucoup de ces engins de pêche aux mêmes conditions que les nôtres, cela a pour résultat l'élévation des prix, à mesure que la demande devient plus considérable. Je crois pouvoir dire avec certitude que cette pratique n'est pas équitable pour nos pêcheurs (surtout si on tient compte de la protection que le gouvernement des Etats-Unis accorde à ses pêcheurs) que des étrangers jouissent des mêmes avantages qu'accorde notre *tarif* à nos pêcheurs, et je considère qu'on devrait refuser ces priviléges aux pêcheurs étrangers ou exiger d'eux un certain droit pour leur en laisser la jouissance.

Grâce à ces priviléges, et à d'autres dont les pêcheurs américains ont joui jusqu'à présent dans nos limites, et aux primes que leur accorde leur gouvernement, ils ont pu, tout en réalisant de forts bénéfices, vendre leurs produits sur leurs marchés à un prix moindre que nos pêcheurs, outre que certaines pratiques et habitudes des pêcheurs américains, comme de préparer leur poisson dans leurs bâtiments, et d'en jeter les débris sur les lieux de pêche, depêcher à la ligne traînante, et d'autres pratiques nuisibles assez connues pour qu'il soit inutile de les mentionner, font un dommage considérable à nos pêcheries.

Quant à l'élévation des prix, amenée par les achats que font les Américains de tous les articles qui sont nécessaires à la pêche, je puis citer un fait qui est venu à ma connaissance personnelle. Le sel se vendait dans le temps à Halifax $1.60 hhd; lorsqu'une flotte de bâtiments de pêche américains vint dans ce port pour faire provision de sel, (aux Etats-Unis, il y a un droit de $1 par hhd), et avant que deux jours se fussent écoulés, le sel avait atteint le prix de $2 le hhd.; nos pêcheurs eurent donc à payer à cause de cela 40cts de plus par hhd qui allèrent dans la caisse de l'importateur, marchand déjà riche, au préjudice de nos pêcheurs.

STATISTIQUES.

Il n'est pas possible d'obtenir ici des informations correctes et détaillées avant la clôture de la saison de pêche, et les commandants des croiseurs peuvent difficilement pendant qu'ils sont en charge de leur navire se procurer des données exactes, parce qu'ils ne peuvent communiquer avec les pêcheurs qui font la pêche sur le rivage le long des côtes; et surtout par ce que sur certaines parties des côtes, où il y a un grand nombre de pêcheurs, il n'y a pas de havre où ils puissent pénétrer, pour recevoir les informations nécessaires sur la quantité de poisson capturé, le nombre d'hommes et de vaisseaux employés à la pêche, etc.; il faudrait pour cela côtoyer ces côtes pendant plusieurs jours consécutifs—ce qui n'est pas du tout sans danger dans la dernière partie de la saison.

A la fin de la saison, j'ai essayé de recueillir tous les renseignements possibles, que j'ai annexés à ce rapport; mais avant de les avoir complétés je reçus l'ordre de me rendre sur le côté nord de l'île, où je demeurai en croisière jusqu'à ce que je fusse rappelé à Halifax, comme je l'ai dit plus haut. Je crois impossible d'obtenir des renseignements complets et corrects, à moins qu'on ne choisisse des personnes qui en fissent leur occupation spéciale.

Si le parlement passait une loi pour l'inspection du poisson (loi qui, dans mon opinion est très-nécessaire), et que des personnes compétentes fussent choisies pour la mettre en opération sur les côtes, qui auraient la surveillance des pêcheries côtières, et qui seraient obligées de dresser les statistiques de pêche de ces localités, on obtiendrait, j'en suis convaincu, les résultats qu'on a en vue, et les avantages qui en résulteraient feraient plus que compenser la dépense faite pour cet effet.

LES PÊCHERIES.

En considérant le rendement général des pêcheries sur l'étendue de côte placée sous ma surveillance, je puis dire que la pêche a été moyenne, malgré que la pêche du maquereau de printemps ait presque manqué, et que celle du hareng d'été ait manqué entièrement ; la pêche de la morue a donné beaucoup plus que la moyenne. La pêche du maquereau d'automne n'était pas terminée lorsque j'ai quitté ma croisière ; mais j'ai appris depuis de différentes localités, que la pêche avait été extrêmement abondante, supérieure à la pêche d'aucune des dix années passées : de petits bateaux montés par deux hommes seulement ont pu dans une quinzaine de jours débarquer 50 barils chacun, d'une valeur d'au moins $12 le baril.

Pendant la saison dernière, il n'y a eu qu'un seul bateau qui n'ait recueilli que 5 barils, et le contraste est aussi apparent chez les pêcheurs américains. Cela est étrange, mais vrai, que la morue et le maquereau, deux espèces de poisson particulièrement recherchées par les pêcheurs américains, ont fourni pendant cette saison leurs meilleures captures à nos pêcheurs. Ce résultat est une preuve évidente que la protection (quoique imparfaite) de nos pêcheries pendant cette saison a été extrêmement avantageuse pour nos pêcheurs, et engagera je l'espère le gouvernement et la législature à continuer et perfectionner l'œuvre commencée sous des auspices aussi favorables.

PROTECTION DES PECHERIES ET ENCOURAGEMENT AUX PECHEURS.

Je fais humblement cette suggestion, que si on offrait sous forme de primes aux pêcheurs, l'argent que l'on dépense à la protection de nos pêcheries et les sommes qui pourront être votées pour cet objet à l'avenir, en les obligeant de tenir un journal où ils consigneraient le produit de chaque jour de travail, le nom de la localité où ils pêcheraient, et les mouvements des bâtiments britanniques ou étrangers qui pourraient se trouver dans les mêmes lieux de pêche, etc., ce journal étant sujet à l'inspection, aussi souvent qu'il serait jugé nécessaire, du commandant d'un vapeur rapide que l'on tiendrait en croisière pour protéger les pêcheries, et capturer les vaisseaux qui auraient pu violer les conditions du traité de 1818 ou nos règlements de pêche, cette pratique préviendrait les empiètements des étrangers, car ils craindraient d'être dénoncés par les bâtiments de pêche britanniques, et ils les éviteraient ; tandis que sous le système actuel ils ne cherchent qu'à échapper aux croiseurs.

Je crois qu'en adoptant un plan semblable, nous réussirions à protéger les pêcheries d'une manière efficace et nous encouragerions la population à augmenter considérablement notre flotte de pêche, ce qui procurerait un travail remunératif à nos jeunes gens, qui ne seraient plus obligés d'aller chercher l'ouvrage aux Etats-Unis, ou à bord de vaisseaux américains ; et au lieu de fournir aux Etats-Unis des producteurs et des consommateurs on les garderait ici ; ils seraient pour nous une nouvelle source de richesse comme il le sont aujourd'hui pour les Etats-Unis. On a reconnu clairement aux Etats-Unis l'avantage des primes ; n'est-ce pas cette pratique qui a créé leur splendide marine de pêche ? On en a d'ailleurs fait l'expérience à la Nouvelle-Ecosse pour encourager l'exploitation des pêcheries. Il y a quelques années la législature de la Nouvelle-Ecosse donna des primes pendant deux années consécutives ; on constate encore aujourd'hui les effets de l'impulsion donnée à l'industrie de la pêche à cette époque. La flotte employée à la pêche du maquereau n'a été créée que par l'introduction du système de prime. Maintenant, après avoir étudié le passé, observé les besoins actuels, et reconnu l'excellence des primes pour faciliter le développement des pêcheries, vous me pardonnerez donc de vous communiquer ma conviction intimer, que nous n'arriverons jamais à apprécier nos pêcheries à leur valeur, ni à faire profiter le pays des immenses ressources maritimes et de navigation que nous possédons, si on n'introduit point un système de primes établi sur des bases équitables, et si on ne protége nos pêcheries de la manière la plus parfaite et la plus rigoureuse qui soit possible.

Tous les ans on sacrifie des sommes considérables pour attirer les émigrants des contrées étrangères sur nos rivages, tandis que nos compatriotes quittent le pays, par ce que, comme ils le prétendent, ils ne peuvent trouver chez eux d'emploi dans leur occupation (de pêcheurs.)

D'ailleurs n'est-il pas évident que si on offrait à ces gens un encouragement quelconque, un grand nombre demeurerait, et ces gens ne seraient-ils pas une source de revenus pour la Puissance comme un égal nombre d'émigrants ? Je ne veux pas dire par là que je suis opposé à l'émigration ; au contraire j'approuve tout ce qui peut l'encourager. Cependant il est de sens commun que ceux qui sont nés dans le pays, qui sont familiarisés avec ses ressources et son climat, et qui sont brisés aux divers genres de travail propres à développer notre richesse, seraient, à tousles points de vue préférables et plus avantageux pour le pays que ceux qui viennent de contrées lointaines, où fleurissent des industries différentes. Que l'on attire l'émigration par tous les moyens, c'est excellent ; mais ne négligeons non plus aucun moyen pour retenir nos compatriotes au pays et leur procurer une condition satisfaisante.

PAVILLONS.

Pendant la saison j'ai eu beaucoup de trouble et d'ennui à aborder des navires britanniques qui auraient pu eviter toutes ces démarches s'ils avaient hissé leurs couleurs nationales. Je crois qu'il serait utile de passer un acte par lequel les bâtiments britanniques seraient obligés de hisser leur pavillon et de le tenir au vent, lorsqu'ils ont dans leurs eaux un vaisseau du gouvernement avec le sien arboré, et surtout après un coup de canon tiré à cet effet, et d'imposer une amende à ceux qui négligeraient ou refuseraient de se conformer à la loi. Les officiers des vaisseaux du gouvernement devraient, selon moi, avoir pleins pouvoirs pour agir contre les vaisseaux, qui enfreindraient la loi, de telle manière que l'offense ne fût plus répétée.

TRAFIC ILLÉGAL.

Les navires britanniques et étrangers poursuivent sur une telle échelle le trafic frauduleux entre St. Pierre Miquelon et la Nouvelle-Ecosse et aussi avec les Etats-Unis, que je crois urgent que le gouvernement et la législature y portent promptement remède. Il est difficile de remédier au mal sans faire de dépense. En plaçant un agent actif à St. Pierre, qui surveillerait tous les bâtiments faisant le commerce entre ce port et la Puissance, ou bien en installant un vaisseau du gouvernement sur la côte du Cap-Breton pour intercepter et visiter tous les bâtiments qui y passent, on réussirait peut-être avec le temps à faire disparaître, ou à diminuer ces pratiques frauduleuses. Ce sont là les suggestions que je prends la liberté de faire maintenant, mais vu que le port de St. Pierre est un port étranger, on aura peut-être beaucoup de difficulté à faire les arrangements nécessaires.

D'après des informations que j'ai reçues, et mes propres observations pendant la saison dernière, j'ai de puissants motifs de croire que le " livret de la cargaison, " distribué par les officiers de douane aux caboteurs, sert souvent de manteau aux contrebandiers. Les individus à qui on donne ces livrets s'en servent lorsqu'ils sont surpris avec des marchandises sujettes aux droits à bord de leurs vaisseaux, et dans ces occasions il est fort difficile pour l'officier de douane de discerner entre le caboteur honnête et le contrebandier invétéré, et je crois qu'il vaudrait mieux arrêter la distribution de ces livrets et revenir aux anciens.

J'ai annexé à ce rapport une liste des bâtiments étrangers que j'ai abordés pendant ma croisière, et contenant les noms des divers navires que j'ai capturés.

Ce rapport se trouve plus considérable que je ne le croyais. Si dans mon ardeur à servir les intérêts de notre pays, j'ai dit ou suggéré certaines choses qui soient incompatibles avec ma position, ou qui n'obtiennent point votre approbation, je vous prie de vouloir bien me pardonner.

J'ai l'honneur d'être, monsieur
Votre obéissant serviteur,
JAMES A. TORRY.
Commandant de la goëlette "Ida E."

A l'Honorable P. MITCHELL.
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

APPENDICE S.

GOELETTE DU GOUVERNEMENT "ELLA G. McLEAN."

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous adresser le rapport de ma croisière pour la période de temps où j'ai eu comme officier des pêcheries le commandement de la goëlette du gouvernement "Ella G. McLean."

Vendredi, 6 mai, la goëlette fut délivrée au gouvernement et j'en pris immédiatement le le commandement; de cette date jusqu'au 23 mai, je m'occupai de former un équipage, de faire des provisions et de me préparer à prendre la mer. J'appareillai avec instruction du capitaine Scott de toucher à Annapolis pour y prendre deux canons de cuivre de six. J'entrai dans le bassin de Digby, et jetai l'ancre vis-à-vis la rivière à l'Ours pour y passer la nuit. Le gros temps qu'il fit le lendemain me força de demeurer à l'ancre. J'arrivai à Annapolis dans la soirée du 25 mai. Les pêcheurs américains avaient l'habitude d'entrer dans le bassin d'Annapolis pour faire provision de boitte dès la fin de février, et de jeter les breuilles de leur poisson au milieu des frayères, ce qui causait un dommage considérable à la pêche. Les Américains, sachant que le gouvernement canadien avait armé des navires, jetèrent l'ancre ce printemps en dehors de la limite des trois milles, mais ils firent quand même leur provision de boitte en envoyant leurs chaloupes pêcher sur les bords à l'abri des rochers. Le 28 mai, je relâchai dans le havre de Pubnico, où je communiquai avec la canonnière de Sa Majesté "Cherub," lieutenant Digby commandant, employée pour cette saison à la protection des pêcheries. Lundi 30 mai, le vent tomba, et je fis voile pour Halifax où j'arrivai dans la soirée du premier juin. Je trouvai dans ce port le steamer du gouvernement "Lady Head," capitaine P. A. Scott, M. R., et les goëlettes "Sweepstake" et "Ida E". La goëlette "Water Lily" arriva de St. Jean dans la matinée du jour suivant, et j'amarrai mon vaisseau au quai. Après avoir reçu les armes et munitions, ainsi que quelques effets du gouvernement et l'armement de la goëlette "England" alors à Pictou, je quittai Halifax mardi, 14 juin; j'entrai dans le détroit de Canso dans l'après-midi du 16, je hélai alors "l'Ida E.", qui était en croisière. Le 18 juin, j'arrivai à Pictou et trouvai "l'England" à l'ancre. Lundi, 20, le capitaine Story fit prendre ses provisions, et le "Lady Head" arriva le même soir. Le mardi et le mercredi, il fit un vent violent de nord-ouest et je demeurai à Pictou. Au jour, jeudi 23 juin, je fis voile pour Shédiac et y arrivai dans la soirée du 24. Vendredi, 1er juillet, arrivé à Paspébiac. Les marchands de cette localité étaient tout surpris de l'effet qu'avaient obtenu nos croiseurs; autrefois vers le 1er juillet on voyait vis-à-vis de Paspébiac 150 à 200 voiles américaines, et cette année il n'y en avait pas une seule. On m'avertit aussi à cet endroit qu'il y avait quelques Américains à Port-Daniel; je m'y rendis dans l'après-midi; mais cette information était fausse, car je n'y ai pas vu un seul navire. On me rapporta aussi que l'année dernière plusieurs goëlettes américaines avaient jeté l'ancre tout près des rochers, et avaient pêché ensemble pendant plusieurs jours consécutifs, et avaient aussi seiné dans toute la rivière, causant un dommage considérable à la pêche du saumon. Les équipages avaient aussi donné beaucoup de trouble à la population, en renversant leurs clôtures, en marchant dans les grains et en se conduisant généralement très-mal. Après avoir fait de l'eau, comme il n'y avait pas de pêcheurs dans la baie des Chaleurs, je traversai à Miscou, et suivis la côte en descendant jusqu'à Miramichi. Comme je quittais la baie le 4 juillet, je passai trois goëlettes américaines à environ 20 milles de la côte; je crois qu'elles étaient les premiers arrivages de la saison. Le 6 juillet, dans la baie de Miramichi, j'abordai la goëlette américaine "W. Parsons" John McMillan, capitaine; il me déclara qu'il venait d'arriver dans la baie, et qu'il n'avait aucune intention d'enfreindre les lois de pêche, qu'il n'était que co-propriétaire et qu'il ne risquerait point de perdre le vaisseau.

Arrivé à Shédiac le 8, reparti le 13. Le même jour abordé la goëlette américaine "John W. Brown," capitaine Morris Whelan, et l' "Enora C.", capitaine W. Cunningham, toutes deux de Gloucester; la première avait 40 barils de maquereau à bord. Le 14, communiqué avec

l' "England" vis-à-vis Miscou, ce vaisseau venait de sortir de la baie. M. Story me dit qu'il n'avait pas vu de vaisseaux américains. Dans la matinée du 15, abordé trois bâtiments américains, le "Joseph E. Cook," capitaine F. A. Farmer ; l' "Agona," capitaine G. W. Stevens ; et le "J. W. Roberts," capitaine J. E. Thompson. Ancré à Port-Daniel le même soir. Le jour suivant, 16 juillet, dans la matinée, je rencontrai le garde-pêche des pêcheries de saumons, et je m'assurai que les lois étaient strictement observées ; il me dit aussi que M. Brown, de Miramichi, qui s'occupe de préparer le saumon, avait épuisé toutes les boîtes qu'il avait achetées et qu'il avait été obligé de saler le saumon qu'il n'avait pu mettre en boîtes, tant la pêche avait dépassé toutes ses prévisions. J'allai alors à bord des goëlettes de la Nouvelle-Ecosse, "Freedom," "Hornet" et "Van" ; le "Freedom" avait capturé quarante barils de maquereau en trois semaines, "l'Hornet" 150 en cinq semaines, le "Van" 90 en deux semaines. Les capitaines de ces bâtiments étaient tout-à-fait satisfaits de voir qu'on éloignait les Américains de nos pêcheries côtières. Jeté l'ancre à Paspébiac le même soir 16 juillet, et passé la journée du dimanche à cet endroit. Lundi matin, 18 juillet, je fis voile pour Dalhousie ; arrivé en ce port dans l'après midi du 19, visité le garde-pêche des pêcheries de saumon il me dit que la pêche du saumon avait été excellente, qu'un Américain entre autres, avait rempli toutes ses boîtes, et avait réalisé $10,000 de bénéfices un mois avant que la pêche fut terminée. Le garde-pêche a peu de difficulté avec les pêcheurs, car tous sont disposés à observer la loi. Laissé Dalhousie le 21, et le 22 abordé la "Margaretta", de l'île du Prince-Edouard, (elle avait à bord 40 barils de poisson,) et "l'Electric Flash" de Port Medway, Nouvelle-Ecosse, 32 barils ; ces bâtiments n'avaient vu que quelques bâtiments américains. Samedi 23 juillet, je rencontrai le steamer de Sa Majesté "Valorous," remontant la baie. J'allai à bord visiter le capitaine Hardinge. Je jetai l'ancre le même soir à Paspébiac à côté de "l'England." Je trouvai aussi dans ce port le "Stella Maris."

La pêche de la morue se fait ici presque entièrement par les deux compagnies Boutillier frère, et Charles Robin, toutes deux de Jersey ; elles emploient un nombre immense d'hommes, environ 5000, exclusivement à cette pêche ; elles transportent leurs cargaisons dans des vaisseaux de Jersey, manœuvrés par des marins du même lieu. Elles paient presque entièrement leurs employés avec des marchandises qu'elles apportent dans leurs navires, sur lesquelles elles doivent réaliser des profits énormes ; à l'exception des droits et impôts qu'elles paient au gouvernement, elles ne laissent que bien peu d'argent dans le pays. Le sol est très-propre à la culture autour de Paspébiac, mais la majeure partie des habitants étant engagée dans la pêche à la morue, il ne se fait que peu d'agriculture. Il n'y a que les cultivateurs qui ne s'occupent point à la pêche de la morue, qui aient des fermes de quelque valeur. Lundi, 25 juillet dans la matinée, "l'England et le "Stella Maris" mirent à la voile et traversèrent à Bathurst. Je les suivis, et je me convainquis bientôt que mon vaisseau était meilleur marcheur, car dans l'espace d'une heure environ je les dépassai tous les deux, et louvoyai au vent des deux goëlettes. Il n'y avait pas de vaisseaux en vue sur la rive sud et je retournai à Paspébiac, où deux bâtiments américains arrivaient quand je partis. Je les abordai, c'étaient le "Vétéran," capitaine Murphy, avec 50 barils de poisson, (il venait faire de l'eau,) et le "Colonel Ellsworth" qui venait réparer le racambeau de sa grande voile. Les deux bâtiments quittèrent bientôt le port. Après dîner, je remis à la voile et mis le cap sur Port-Daniel où je trouvai 17 goëlettes américaines et de la Nouvelle-Ecosse, qui faisaient de l'eau ; je les abordai toutes, et toutes étaient parties au coucher du soleil. Mardi, le 26 juillet, traversé à Miscou et jeté l'ancre au milieu d'une flotte considérable, presque toute de la Nouvelle-Ecosse ; comme il ventait très fort, je ne pus aborder aucun bâtiment ; aussitôt que le vent fut tombé, toute la flotte leva l'ancre et se rendit vis-à-vis le banc Bradley. Apprenant qu'il y avait plusieurs vaisseaux américains dans la baie de Miramichi, je m'y rendis, mais ils étaient tous partis. Je courus alors le long du rivage et jetai l'ancre à Shédiac le 30 juillet. Mercredi, 3 août, quitté Shédiac dans la matinée du 4 ; mais la goëlette donna sur la batture de la pointe Escuménac ; je fus obligé de jeter à l'eau près de 25 tonneaux de lest pour alléger le bâtiment ; en dégageant la goëlette, la patte d'une de nos ancres de poste se rompit, et on perdit la petite ancre, je fus alors obligé de retourner à Shédiac. Arrivé à Shédiac samedi, 6 août, dans la soirée. Dimanche 7, j'allai me mettre le long du quai à lest, et le jour suivant j'allai à St. Jean pour faire réparer l'ancre de poste, et renouveler la petite ancre. Vendredi, 12 août, je reçus mes ancres de St.

Jean, et ayant fini d'embarquer mon lest, je mis à la voile le lendemain matin. Le 15, jeté l'ancre pour la nuit vis-à-vis Percé, où je me mis en communication avec le commandant du "Stella Maris," qui était à l'ancre au même endroit. Le lendemain matin je partis pour Gaspé ; j'arrivai dans l'après-midi, et y rencontrai "La Canadienne." Le 17, le "Stella Maris" arriva, et le 18, je pris la mer de conserve avec "La Canadienne. Vers 5 heures p.m., vis-à-vis le havre de Gaspé, j'abordai la goëlette "Lettie", venant de Charlottetown I. P. E., et ancrée à environ un mille du rivage. L'examen de ses papiers me fit découvrir que la feuille d'enregistrement était au nom de M. MacGowan sujet britannique, qui y était désigné comme seul propriétaire ; tous les engins et équipements de pêche étaient au contraire au nom de M. Hall, connu comme citoyen des Etats-Unis, et comme seul propriétaire. Au moment où j'abordai cette goëlette, une partie des hommes de l'équipage étaient dans le grand canot, et avaient avec eux une seine, qu'ils avaient évidemment l'intention de tendre, car ils ne faisaient que quitter la goëlette quand j'arrivai. (Les détails complets de cette capture se trouvent dans mon rapport du 18 août.) Je jugeai que j'étais autorisé par les faits à la détenir, j'en référai cependant au commandant de la "Canadienne" Il me conseilla de la laisser libre pour le moment, et de communiquer immédiatement avec Ottawa par télégraphe. Je vis aussi le percepteur des douanes de Gaspé, qui me dit que j'étais parfaitement justifiable de la détenir dans quelque port jusqu'à ce que j'eusse télégraphié les circonstances de la capture au gouvernement à Ottawa. Ce conseil s'accordant avec mon opinion personnelle, je pris possession de la goëlette, que je mis sous la garde de M. Compton, mon second, qui prit avec lui 5 hommes de mon équipage. Je pris à mon bord la moitié de l'équipage de la "Lettie." Je fis alors jeter l'ancre à côté de la "Lettie" pour la nuit. Le lendemain au matin, vendredi, 19 août, je levai l'ancre et partis avec la capture pour Paspébiac, où j'arrivai à 11 p. m., le samedi, 20. La "Lettie jeta l'ancre au même endroit environ trois heures plus tard. Le lendemain, dimanche 21, "l'England" arriva dans le port. Je me mis en communication avec le capitaine Story, et partis dans l'après-midi pour Shédiac. Arrivé à ce port, mardi 23, à midi, et trouvé le "Lettie" à l'ancre ; je télégraphiai immédiatement les faits à Ottawa, et reçus instruction de me rapporter à M.Tuck, agent du ministre de la justice à St. Jean. Vendredi, 26 août, j'envoyai l'équipage du "Lettie" à terre et me rendis à St. Jean à la demande de M. Tuck. Les voiles du "Lettie furent détachées, et tout ce qu'il y avait à bord de ce vaisseau fut inventorié. Le juge Hazen, de la cour de la vice-amirauté du Nouveau-Brunswick, déclina sa juridiction dans la cause, malgré que les avocats des deux parties eussent consenti à porter la cause devant lui ; je ne pus donc amener le "Lettie" devant la cour de la vice amirauté. M. MacGowan, le prétendu propriétaire, fit alors émettre un bref de *replevin*, qui fut adressé au shérif de Westmoreland, Bliss Botsford. Dès que j'eus connaissance de cela, je me rendis de suite à Shédiac ; le shérif était dans le même train que moi, il me demanda si je lui délivrerais la "Lettie." Comme je refusais de n'en rien faire avant d'avoir reçu des instructions du gouvernement, il me demanda de l'accompager à Charlottetown, pour y consulter Sir John A. McDonald, ministre de la justice, qui se trouvait alors en cette ville. Je consentis, et le même jour (mercredi, 31 août) nous nous rendîmes à l'île du Prince-Edouard. Sir John A. McDonald consulté déclara qu'il n'avait reçu aucune information d'Ottawa à ce sujet, mais que dans son opinion je devais délivrer la goëlette au shérif, sauf à me procurer un ordre pour suspendre les procédés. Je mandai ces faits au gouvernement, et je reçus instruction de ne pas intervenir dans les procédés du shérif, dans l'exercice de son devoir, et que M. Tuck recevrait de nouvelles instructions. Je retournai à Shédiac, samedi 3 septembre, avec le shérif, qui exécuta son warrant dans l'après-midi du lundi 5. J'allai alors à St. Jean pour consulter M. Tuck, qui obtint immédiatement un ordre du juge Wilson pour arrêter les procédés, fixant l'audition au 23 septembre. Je retournai à Shédiac, et le matin du samedi, je fis voile vers le nord. Le jour suivant, comme je me trouvais vis-à-vis Escuménac, je fus assailli par un vent violent de nord-est, qui me contraignit à revenir à Shédiac, car il n'y a pas de havre entre cette dernière localité et Miramichi. Lundi le vent continuant toujours j'arrivai à Shédiac. Le jour suivant (mardi 13 septembre) je mis à la voile et jetai l'ancre dans la baie de Miramichi pour y passer la nuit ; le lendemain je croisai autour de la baie, mais je ne vis pas un seul vaisseau américain. Vendredi, 16 septembre, jeté l'ancre vis-à-vis Chatham. Le 17, pris la mer, jeté l'ancre pour la nuit vis-à-vis l'île au Renard ; le jour suivant (samedi 18) il faisait un vent violent

de nord-est, je retournai à Chatham avec "l'England." Devant me trouver à St. Jean le 23 septembre, je quittai Chatham, mardi 20, et arrivai à Shédiac, le 21. Je n'ai pas vu de navires américains au sud de Miscou. Je me rendis à St. Jean et je vis M. Tuck, qui m'informa que vu une indisposition du conseil de la défense dans la cause du "Lettie," M. Thompson, il fallait faire remettre la cause. Je m'informai du jour où la cause serait appelée, et revins à Shédiac, emportant avec moi les gages de l'équipage pour le mois de septembre. Le capitaine Scott m'ayant ordonné sur ces entrefaites d'aller à Port Hood, je mis le cap sur cette localité, mardi 27 septembre. Dans l'après-midi du lendemain, à la hauteur de Charlottetown, je rencontrai le "Lady Head" et reçus instruction de faire le tour de l'île du Cap-Breton et de retourner à Shédiac pour recevoir de nouveaux ordres, si je ne rencontrais point de vaisseaux américains. J'arrivai à Port Hood dans la matinée de jeudi 29 septembre ; le vaisseau de Sa Majesté "Lapwing" était à l'ancre dans ce port. Il y avait à ce moment 40 bâtiments qui étaient venus chercher un abri dans ce port, dont cinq américains. Il n'y avait aucun navire à Margaree. Samedi 1er octobre, levé l'ancre et suivi la côte vers le nord, doublé le cap Nord et jeté l'ancre vis-à-vis Sidney, dans l'après-midi du dimanche 2 octobre, sans avoir vu un seul bâtiment. Le vaisseau de Sa Majesté "Royalist" était à l'ancre au même endroit, il partit très à bonne heure le lendemain matin et je ne pus communiquer avec lui. Le vent fut contraire le lundi et le mardi, je dus demeurer à Sydney. Une personne m'informa à Sydney que le saumon avait été abondant pendant la saison, mais que la pêche n'avait pas été faite activement : elle me dit aussi que les rivières étaient remplies de truites, que cinq à six de ces poissons sautaient sur les mouches qui touchaient l'eau. Mercred imatin, 5 octobre, le vent étant favorable, je levai l'ancre et suivis la côte dans la direction du détroit de Canso : quoique je côtoyasse le rivage de près, je ne pus apercevoir un seul bâtiment américain. Jeudi matin le 6, je fis jeter l'ancre vis-à-vis port Mulgrave, dans le détroit de Canso, et je m'informai des mouvements des pêcheurs américains pendant la saison. Le nombre des navires américains venus dans la baie cette année n'a pas dépassé 240 ; leur capture a été de deux tiers moindre que les années précédentes, chaque vaisseau ayant en moyenne 140 barils à bord ; le bâtiment "Princess," de Bucksport, a fait la plus forte pêche, il a passé dans le détroit de Canso avec 500 barils de poisson. Dans l'après-midi de ce jour, je levai l'ancre et me dirigeai vers l'anse Plaister pour y passer la nuit. Le lendemain au matin, je fis voile pour Port Hood, y arrivai dans l'après-midi ; "l'Ida E." était déjà dans ce port. Il y avait une flotte assez considérable de bâtiments de pêche qui étaient venus y chercher un abri, mais il n'y avait qu'un seul bâtiment américain, "l'Annie and Lizzie" de Portland. Je visitai aussi le bâtiments britanniques craignant qu'ils n'eussent des effets de contrebande, mais je ne pus rien découvrir contre eux. Samedi 8, parti pour Shédiac, arrivé dans la matinée de lundi 10 octobre. M. Deacon, garde-pêche de la localité, me dit ici que les pêcheurs d'huîtres ont l'habitude de draguer l'hiver et de laisser les petites huîtres sur la glace au lieu de les rejeter à l'eau, aussi les huîtres diminuent beaucoup à Shédiac. Il suggérait de prohiber le draguage des huîtres pendant l'hiver, ou d'imposer une amende aux personnes qui ne rejetteraient pas les jeunes huîtres à l'eau ; il suggérait aussi de joindre Shemogue à son district, il dit qu'il y a à cet endroit de beaux bancs d'huîtres que personne n'exploite. Samedi 15 octobre, je reçus instruction du capitaine Scott de me rendre à St. Jean. Je quittai Shédiac lundi matin, 17 octobre, et arrivai dans le détroit de Canso le jour suivant. Je mouillai au large du port Mulgrave, et fis de l'eau et du bois. Il y a dans cette localité un fort mécontentement contre la loi qui défend aux Américains d'acheter pour leur pêche de la boitte, des barils, des provisions, etc. Une seule maison qui, en 64 et 65, faisaient pour $80,000 d'affaires chaque année, ne fait plus que $10,000, dont la plus grande partie "volée." Les habitants demandent de revenir au système de licence, en retranchant l'avis de 24 heures : les goëlettes s'occuperaient alors de surveiller les bâtiments américains qu'elles captureraient immédiatement, si on les voyait pêcher sans licence. Ils suggèrent aussi que l'on considère le revenu des licences comme une compensation pour le $2 de droit que les Etats-Unis chargent sur chaque baril de poisson, et de le diviser en prime à tant par baril parmi les pêcheurs ; ceci placerait nos pêcheurs sur un pied à peu près égal avec les Américains pour ce qui est du marché au poisson. Mercredi, 19 octobre, il faisait un gros vent de nord-ouest, et je ne pus lever l'ancre. Le jour suivant je mis à la voile, mais il fallut retourner à cause du gros temps. Je constatai

que le " Sweepstake " était arrivé au havre des Vaisseaux. Samedi, 22 octobre, le temps ayant modéré, je quittai le détroit. Lundi 24, dans l'après-midi nous eûmes vent debout, il venta très-fort pendant la nuit. Le mardi matin, j'allai à Liverpool, N. E., pour mettre la goëlette à l'abri, et y demeurai jusqu'au lendemain matin ; je pris alors la mer, avec un vent favorable et à quatre heures, le même jour 26 octobre, je passais le cap de Sable. Il fit cette nuit un fort vent de nord-est, et je ne fis que peu de chemin. Le jour suivant, jeudi 27 octobre, le vent sauta au sud-ouest, et j'arrivai à St. Jean, le 28 octobre. Je délivrai à M. Harding tous les effets appartenant au gouvernement, payai l'équipage, et remis la goëlette aux propriétaires, lundi 31 octobre. J'envoyai M. Compton, mon second, à bord du " Water Lily," sur instruction de M. Harding.

J'ai l'honneur d'être,
Respectueusement, Monsieur,

H. EDWIN BETTS,
Commandant de la goëlette " Ella G. McLean.'

Honorable PETER MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, etc., etc., etc.

APPENDICE T.

CHATHAM, 21 novembre 1870.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport des opérations de la goëlette du gouvernement " Sweepstake" pendant la saison.

Ce vaisseau partit d'Halifax, le 16 juin, pour le détroit de Canso, sous le commandement de M. Fox, et croisa jusqu'a la fin du mois sur cette côte.

Vers le 1er juillet, le capitaine Scott suspendit cet officier, et la goëlette continua sa croisière sous le commandement de M. Nickerson, le second officier, jusqu'à ce que je fusse nommé. Pendant cette période la goëlette avait abordé et averti les bâtiments américains. Je pris le commandement le 18 juillet, et continuai la croisière dans le district qu'on m'avait donné; j'abordai et avertis plusieurs bâtiments de pêche des Etats-Unis. Le 3 septembre, près de Margaree, Cap-Breton, je découvris une flotte nombreuse de bâtiments de pêche américains, qui pêchaient en dedans des limites; à 6 heures p. m., je capturai la goëlette américaine " A.H. Wanson," de Gloucester, qui pêchait en dedans de la limite des 3 milles; elle avait 180 barils de maquereau à bord. Le reste de la flotte se dispersa alors comme des mouettes. Je mis le cap sur Port Hood, avec la prise, que j'avais mise sous les ordres de mon second. Arrivé à Port Hood, à 1 heure p. m.—Un nombre considérable de bâtiments américains entrèrent dans le port—je me dirigeai alors sur Pictou, où je remis ma capture au percepteur des douanes. Je reçus alors instruction d'Ottawa de me mettre en communication avec MM. Blanchard et McCulley, d'Halifax; je partis par le train du matin, laissant mon vaisseau sous les ordres de mon second. A mon retour d'Halifax, je croisai près de Port Hood, et le 17 septembre, capturai près de l'île Henry, la goëlette " H. B. Lewis" d'Halifax, elle avait à bord des spiritueux dans des barillages de dimensions illégales; elle avait aussi à bord, certains articles qui n'étaient pas mentionnés sur la feuille d'envoi. Je la conduisis au port Hawkesbury, et la remis aux mains du percepteur des douanes. Je reçus alors un télégramme de M. Blanchard me mandant à Halifax avec le " Sweepstake," pour témoigner, moi et mon équipage, dans la cause du " Wanton." Lorsque je ne fus plus retenu je retournai à ma croisière, que je continuai jusqu'à la fin d'octobre, ou ma goëlette fut désarmée et l'équipage licencié. La liste des bâtiments que j'ai abordés est annexée à ce rapport.

Les informations qui suivent sont les seules que j'aie pu obtenir à cause de la nature de la côte où j'ai passé ma croisière,—la côte ouest de l'île du Cap-Breton.

A l'île Henry, vis-à-vis port Hood, la pêche du hareng se fait pendant les mois d'août et de septembre. 150 hommes des côtes du Cap-Breton et de la Nouvelle-Ecosse y ont été employés durant la saison; la pêche a été heureuse. Dans les derniers jours d'août et pendant le mois de septembre, il a été pris à l'île Henry, 6,000 barils de hareng, et 3,500 à l'île Smith, outre ce que plusieurs goëlettes qui ont fait la pêche aux environs ont pu capturer, mais je n'ai pu obtenir de renseignements suffisants sur la valeur de cette capture.

La pêche du maquereau vis-à-vis les îles Henry et Smith, a été meilleure cette année qu'elle ne l'a été les 25 dernières années; le résultat a été semblable au nord, à Margaree et à Chetican; et par les dernières informations que j'ai eues, les pêcheurs ont fait une pêche satisfaisante dans le détroit de Canso. Quatre-vingts bâtiments britanniques, presque tous de la Nouvelle-Ecosse, et cinquante bâtiments américains, ont fait la pêche dans cette localité.

Je ne puis clore ce rapport sans témoigner de la conduite exemplaire de mon premier officier, M. James Nickerson, de Barrington, Nouvelle-Ecosse. Par ses connaissances nautiques et la connaissance parfaite qu'il a de la côte où nous avons stationné, et de toute la rive sud de la Nouvelle-Ecosse, il rendrait certainement des services précieux, dans le cas où le gouvernement lui donnerait le commandement d'un croiseur pour protéger les pêcheries dans ces localités durant la prochaine saison.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. C. E. CARMICHAEL,
Commandant de la goëlette " Sweepstake."

Hon. Peter Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

APPENDICE U.

St. Jean, N. B., janvier 15, 1871,

Monsieur,—Suivant les instructions que j'avais reçues du département de la marine et des pêcheries, je quittai St. Jean avec le "Water Lily," le 18 octobre, arrivai à l'île aux Loups-marins le 23, et jetai l'ancre dans le havre de Pubnico, comté d'Yarmouth, Nouvelle-Ecosse. Le jour suivant j'abordai deux fois dans le havre la goëlette de pêche américaine "F. A. Smith," de Beverly, Mass., E. U., capt. Hims, en destination de la baie des Iles sur la côte ouest de l'île de Terreneuve. Lorsque j'allai à bord pour la première fois, elle n'avait pas fait encore son entrée en douane ni obtenu son congé. Le capitaine vint ensuite à mon bord et m'exhiba sa feuille qu'il avait eue des Etats-Unis, ainsi qu'une licence de pêche américaine, et un permis du percepteur des douanes de Pubnico, lui permettant de décharger sa cargaison, consistant en "12 barils de farine de blé, une quantité de sel, 10 barils de farine de blé d'Inde, 6 barils de pommes, 100 choux et 1 poêle." Sous ces circonstances équivoques je refusai de le laisser décharger ses marchandises, car cela était évidemment contraire aux dispositions des lois de douane et des pêcheries, car elle était complètement équipée pour faire la pêche sur les bancs. Je me rendis à St. Jean le 27, où je fus détenu par le gros temps jusqu'au 2 novembre, que je mis alors à la voile pour le Grand Manan. Le 8, abordé et capturé la goëlette de pêche américaine "Romp" à Back-Bay, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick, pour violation du traité, en pêchant en dedans de la limite des trois milles. Ayant renvoyé l'équipage, je la conduisis à St. Jean et la remis à la surveillance du percepteur des douanes. Je fus retenu dans ce port jusqu'au 17, pour porter la cause devant la cour d'amirauté, et me rendis ensuite à l'entrée de la baie de Fundy. Le 25, abordé et capturé la goëlette de pêche américaine "White Fawn" de Cloucester, Mass., E. U., pour violation des lois de douanes et des pêcheries. Je fis débarquer l'équipage et la conduisis à St. Jean, où je la remis au percepteur des douanes de ce port. Parti de St. Jean le 7 décembre, pour Head-Harbor, Campo-Bello; trouvé à cet endroit deux goëlettes américaines, l'une pour Digby, N. E., avec des passagers, l'autre avait un permis du percepteur des douanes de Welshpool, Campo-Bello, pour acheter une cargaison de hareng. Subséquemment je causai avec M. Young, de cette localité, (grand exportateur de *finnan haddies*) sur la rareté du gros hareng. Il prétendait que cela était dû à ce qu'aucun règlement ne fixe la grandeur des mailles des filets, et aussi à cause des claies de fascines que l'on installe dans les rivières pour y capturer du petit hareng pour faire de l'huile. Arrivé à l'Etang le 13, et dans Back-Bay abordé les goëlettes de pêche américaines "Sarah E. Snow" et "G. G. Kidder," de Gloucester, Mass., E. U. Elles avaient toutes des permis du sous-percepteur des douanes de St. Georges, pour acheter du hareng. Sur les plats-bords de ces bâtiments, je remarquai plusieurs filets de pêche, mais je découvris qu'ils appartenaient à des habitants de l'endroit. Parti alors pour l'île au Caribou, où j'abordai plusieurs bâtiments américains qui avaient tous des permis pour acheter du hareng. Je fais ici cette question: doit-on permettre aux Américains d'acheter du poisson et de le préparer dans nos havres, et ne doit-on pas leur faire payer un impôt sur le sel qu'ils ont à bord, avant qu'ils l'emploient? Tous ces vaisseaux espèrent faire deux voyages pendant l'hiver. Après avoir fait les recherches nécessaires, j'ai découvert plusieurs havres favorables dans cette île, qui sont à peu près inutiles actuellement, car il n'y a ni phares ni bouées pour les indiquer. Dans les havres Barr et Nord-Ouest, j'ai rencontré des bâtiments américains qui attendaient pour prendre des cargaisons de hareng. Les mailles les plus grandes des filets dont on se sert ici, ont deux pouces $\frac{1}{4}$; elles ne devraient pas avoir moins de $2\frac{1}{2}$ pouces. Il y a un grand nombre de claies en fascines autour de cette île, et d'immenses quantités de petits harengs sont capturées pour faire de l'huile. Je crois fermement qu'on devrait prohiber cette pêche, car les débris et breuilles qui flottent sur l'eau chasseront le poisson de nos côtes. Si on prohibait la manufacture d'huile de hareng, les claies disparaîtraient bientôt. Le 18, parti pour St. Jean. Le 3 janvier, 1871, je me dirigeai vers le port au Castor, comté de Charlotte, N.-B. Les habitants se plaignent ici, de ce que des

bâtiments américains se procurent des matricules anglaises. Le 7, arrivé au havre de Bliss, où se trouvaient six bâtiments venant tous de St. André, N.-B. Le 10, abordé la goëlette de pêche "Dreadnouth" que je supposais fort d'être un bâtiment américain. Le capitaine Cochrane, de la canonnière de Sa Majesté "Britomart," m'avait informé auparavant que le propriétaire de cette goëlette résidait à Lubec, Me., E. U. Elle avait une matricule anglaise, au nom de Adam Black, qui se dit habitant du comté de Charlotte, N.-B., et n'a pas d'autre domicile que la goëlette. Le 12, abordé douze goëlettes, venant de St. André. J'étais à peu près certain que quelques-unes d'elles appartenaient au port d'Eastport, Me., E. U., mais je ne pus le constater d'une manière certaine. Je visitai aussi la "Persévérance," goëlette de pêche munie d'une matricule anglaise, qui la désignait comme appartenant au port de St. André. Je questionnai le capitaine, pour connaître le propriétaire ; il me répondit qu'elle appartenaient à MM. Paine et cie., d'Eastport, Me., E. U., qu'il était lui-même propriétaire pour partie, et résidait à Eastport. Je découvris aussi que c'était la même goëlette dont s'était plaint le capitaine d'une goëlette de St. Jean, qui avait eu des filets volés. D'après les informations que je réussis à obtenir, corroborées par la déclaration du capitaine de la "Persévérance," je n'avais plus aucun doute que les lois de pêche et de navigation avaient été violées, je la capturai et la conduisis à St. Jean, où je la remis aux mains du percepteur des douanes conformément au statut.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALBERT BETTS,
Commandant de la goëlette "Water Lily" de la police de marine.

Hon. P. Mitchell,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE X.

QUÉBEC, 1er décembre 1870.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le compte-rendu de la croisière de la goëlette du gouvernement *England* sous mon commandement pendant la saison de 1870 :

Le 31 mai dernier, je me rendis de Chatham, Miramichi, à Pictou, suivant les ordres que j'avais reçus du capitaine P. A. Scott; j'y restai jusqu'au 30 juin, embarquant des hommes, des canons et des armes portatives, et faisant les autres préparatifs de ma croisière d'été. Le matin du 23 juin, je partis pour ma station, qui s'étendait du cap Gaspé à Shédiac. Depuis le jour de mon départ de Pictou jusqu'au 1er juillet, j'ai croisé dans le détroit de Northumberland et la baie de Miramichi. Le 2 juillet, je côtoyai le rivage, me dirigeant vers le nord, et j'entrai dans la baie des Chaleurs ; je restai dans ce parage jusqu'au 14. Le 15, l'*Ella G. McLean* étant venu à la baie des Chaleurs, je fis voile pour les parages sud de ma station, où je restai jusqu'au 20 ; ce jour-là je suivis au nord une partie de la flotte de pêche étrangère, que je surveillai jusqu'au 2 août. Le 3 août, je sortis de la baie des Chaleurs, et redescendis de nouveau le long de la côte. Le 5, j'entrai en rivière et me rendis à Chatham pour faire nettoyer la carène de la goëlette. Je repartis de Chatham le 11, et je visitai les deux côtés de la baie de Miramichi, ainsi que les îles du Renard et du Portage ; je descendis ensuite le long de la côte vers Shédiac. Le 21 août, je mis le cap au nord, et je croisai autour de Miscou et dans la baie des Chaleurs jusqu'au 24, qu'ayant eu avis qu'une partie de la flotte étrangère était allée au sud, je l'y suivis ; je restai là jusqu'au 5 septembre ; alors je fis voile de nouveau vers le nord, et je continuai de croiser dans la baie des Chaleurs. Le 18, je me dirigeai vers le parage sud de ma croisière. Le 21 septembre, ayant reçu de nouveaux ordres du capitaine Scott, je partis pour Pictou, où j'arrivai le 25, et je croisai entre le cap George et le détroit de Northumberland jusqu'au 1er octobre. Le 3 octobre, tous les bâtiments de pêche étrangers avaient quitté ma croisière, et je reçus ordre du capitaine Scott de me rendre à Gaspé pour embarquer des approvisionnements destinés au phare du Rocher-aux-Oiseaux. Je le fis et partis de Gaspé le 17 pour les îles de la Madeleine. Par suite des gros temps et des vents forcés qui survinrent, non-seulement il me fut impossible de communiquer avec le Rocher-aux-Oiseaux, mais je dus même jeter à la mer une partie des approvisionnements pour sauver le vaisseau en danger de couler bas. Ayant perdu trois ancres avec les chaînes et un de mes canots, étant en outre désemparé, j'eus ordre de faire passer le reste des approvisionnements sur le *Lady Head* et de retourner à Chatham, ce que je fis le 26, et le 31 octobre, je remettais la goëlette à ses propriétaires et je congédiais l'équipage.

D'après mes propres observations et les renseignements que j'ai pu recueillir dans mes entretiens avec les propriétaires des pêcheries et de bateaux pêcheurs, la saison de pêche a été bonne en somme. La morue a abondé, mais elle était petite ; ceci toutefois ne fait rien, car le poisson de moyenne taille à la préférence sur les marchés du Brésil. Les maquereaux n'ont pas été aussi communs que les années passées ; on attribue cette dimunition à ce qu'il sont restés réunis en grand nombre sur la côte américaine, chose inouïe, je crois ; mais ceux qui se sont présentés aux côtes du Nouveau-Brunswick et de la baie des Chaleurs étaient gros et beaux. Nombre de pêcheurs américains, à qui j'ai parlé, étaient généralement très-satisfaits des règlements établis par le gouvernement de la Puissance sur leur exclusion de la zone des trois milles ; beaucoup d'entre eux, à leur arrivée sur la côte, s'imaginaient qu'ils étaient entièrement exclus de la baie des Chaleurs, et ils se montrèrent fort surpris lorsque je leur dis qu'il n'en était pas ainsi. Ils m'ont paru pour la plupart rien moins que contents de ce que leur propre gouvernement n'eût pas fait là-dessus quelque arrangement satisfaisant avec la Puissance.

La pêche du hareng sur la côte du Nouveau-Brunswick, de Shédiac à Miscou, a été excellente ; un seul bateau a pris jusqu'à 40 barils de ce poisson, en une nuit, vis-à-vis le phare d'Escuménac.

En terminant, permettez-moi de dire que la politique de protection n'a pas seulement réussi à l'égard des pêcheurs étrangers, mais a eu un autre bon effet: elle a attiré l'attention des gens en Canada sur les pêches du maquereau et du flétan, si bien qu'ils commencent à voir quelle mine de richesse ils ont à leurs portes. Déjà MM. McKay et Warner, constructeurs de Québec, ont mis sur chantier les quilles de quatre goëlettes de pêche à maquereau, et une autre maison sur la rive nord de la baie de Miramichi en construit d'autres de la même espèce. Ces pêcheries sont une source de richesse incalculable, et si les habitants du Canada réussissent à en développer pleinement l'exploitation, en créant à temps de nouveaux débouchés pour le poisson, et en employant plus de tonnage et plus de bras à la pêche, ils auront posé sur une base durable les fondements de notre prospérité comme puissance maritime.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

G. V. Story,
Commandant de la goëlette *England* de la police de marine.

A l'honorable P. Mitchell,
Ministre de la marine et des pêcheries.

APPENDICE Y.

Monsieur,—Indépendamment des devoirs ordinaires assignés à *La Canadienne* pour la protection de nos pêcheurs et de nos pêcheries dans le golfe St. Laurent, j'eus mission spéciale, de bonne heure au printemps, de veiller tout particulièrement et de prêter main-forte à l'exécution de la loi sur la pêche par les bâtiments étrangers.

En conséquence, *La Canadienne* partait de Québec le 23 avril, et le 8 mai, elle était aux îles de la Madeleine, premier parage que les pêcheurs américains visitent le printemps. Je trouvai là une nombreuse flotte de bâtiments des Etats-Unis et du Canada, attendant les bancs de hareng. Ces poissons étaient déjà venus et partis ; la pêche fut sans résultat. Elle avait attiré aux îles cent dix-neuf goëlettes, entre autres quarante-sept américaines ; pas une sur toute cette marine ne prit un seul baril de hareng.

Le 12 juin, la goëlette *Stella Maris*, de la police de marine du gouvernement, qui devait par ses instructions spéciales agir de concert avec *La Canadienne*, étant arrivée aux îles, nous l'y laissâmes pour exercer la surveillance durant le reste du temps de la pêche au maquereau, déjà fort avancée, et fîmes voile pour la baie des Chaleurs, Anticosti et la côte du Labrador, où nous avions à délivrer des licences de pêche à saumon et à régler d'autre choses concernant les pêcheries. A notre départ des îles de la Madeleine, la pêche du maquereau était mauvaise, et sur vingt-sept goëlettes qui s'y livraient, aucune n'appartenait aux Etats. Du 12 juin au 24 juillet, *La Canadienne* fut occupée à protéger les pêches sur les côtes ci-haut nommées, pendant que le *Stella Maris*, assisté du vaisseau de Sa Majesté le *Valorous*, protégeait celles des îles de la Madeleine et de la baie des Chaleurs. Nous revîmmes vers la fin de juillet à temps pour garder le parage de la baie des Chaleurs, où les goëlettes américaines arrivaient alors en grand nombre pour pêcher le maquereau. Le 23 juillet, dans le port de Gaspé, j'allai voir le capitaine Hardinge, du *Valorous*, et lui donnai avis des lieux où *La Canadienne* serait vraisemblablement en croisière durant la quinzaine suivante, que j'avais l'intention de consacrer spécialement au service de police dans la baie des Chaleurs; le lendemain, je quittais Gaspé. Le 25 juillet, étant à Percé, j'allai à bord de la goëlette américaine *Oliver Alridge*, capitaine McDonald, de Gloucester, montée par un équipage de seize hommes et ayant 45 barils de maquereau. Elle avait relâché en cet endroit pour s'abriter et faire provision d'eau, et s'éloigna quelques heures après avoir eu avis. Des bancs de maquereau l'entouraient. Le 26, nous appareillâmes pour la Grande-Rivière et Port-Daniel. Nous rencontrâmes plusieurs goëlettes américaines, toutes en dehors de la zone de trois milles. Le 27, j'allai à bord de la goëlette américaine *Lant*, capitaine Allan, de Gloucester ; elle avait 13 hommes d'équipage et 110 barils de maquereau. Elle était mouillée à Port-Daniel pour faire de l'eau, et partit après avoir reçu avis. Toute l'après-midi, nous croisâmes entre Port-Daniel et Newport sans voir de goëlettes américaines. Le *Valorous* arriva dans la baie des Chaleurs ce jour-là. Le 28, je descendis à terre à Port-Daniel, et pendant la soirée je croisai entre ce point et Paspébiac. Aucune goëlette en vue. Le *Stella Maris* vint jeter l'ancre à Paspébiac dans la nuit. Le 29, nous traversâmes à la côte du Nouveau-Brunswick, où il y avait un grand nombre de goëlettes. Nous arrivâmes à la Grande-Anse le même soir ; toutes les goëlettes étaient en dehors de la limite. Le 30, nous fîmes voile pour Paspébiac, et je visitai la goëlette américaine *Fenian*, Wilson, capitaine, de Boston,—65 tonneaux et 15 hommes. Nous jetâmes l'ancre en cet endroit pour réparer quelques avaries éprouvées dans un grain de vent. Le 1er août, je visitai la goëlette américaine *Ella E. Tanner*, 10 hommes, 65 tonneaux, 36 barils de maquereau ; elle était venue mouiller à Paspébiac pour faire de l'eau, et partit peu après avec la *Fenian*. Nous les suivîmes jusqu'au delà des trois milles, après quoi nous mîmes le cap sur Port-Daniel. Le 2, nous nous dirigeâmes vers le rivage du Nouveau-Brunswick. Chemin faisant, nous rencontrâmes la goëlette de la police de marine *England*, en destination pour Shédiac. A environ 5 ou 6 milles de Caraquette, nous fîmes rencontre d'une flotte américaine d'au moins cinquante voiles. Près de Caraquette j'appris que le maquereau était très-abondant, qu'on en prenait proche des quais, ce qui ne s'était jamais vu. Le 3, nous croisâmes entre Caraquette et Bathurst, mais nous ne vîmes pas de goëlettes

américaines. Le 7, temps brumeux et gros vent de nord-est. Deux goëlettes américaines, la *Clara Champagne* et la *Carleton*, vinrent se mettre à l'abri dans le port Daniel. On ne permit pas à leurs équipages de débarquer.

Le 8, ces goëlettes quittèrent Port-Daniel, et *La Canadienne* partit aussi peu après. Le 9 et le 10, temps brumeux et calme. Pas de goëlettes américaines en vue. Nous fîmes voile pour Percé, où nous arrivâmes le 11. Ce jour-là, nous laissâmes la surveillance de la baie des Chaleurs au *Stella Maris* et allâmes croiser sur la côte de la Gaspésie et sur la côte du Nord. Le 29 août, sur les 8 heures du matin, nous quittâmes la baie des Sept-Iles, et vînmes en vue d'une goëlette, qui paraissait être étrangère et chercher un mouillage pour pêcher. Etant presque sûr qu'elle était américaine, nous mîmes le cap sur elle, et à 1 heure de l'après-midi, je montais à bord de la goëlette américaine *Lizzie A. Tarr*, Self, maître, de Gloucester. Elle était ancrée à la pointe occidentale de la baie de Sainte-Marguerite, sur la côte nord du fleuve St. Laurent, à 350 verges environ de la terre ferme. Cinq lignes étaient tendues entre la goëlette et la terre, et toutes les embarcations nécessaires pour la pêche étaient prêtes contre le bâtiment. Après avoir examiné les papiers de la goëlette, j'informai le capitaine que c'était mon pénible devoir de saisir son bâtiment avec tous ses agrès pour fait de violation de la loi relative aux navires de pêche étrangers. Je donnai ordre de lever les lignes, et en les rentrant à bord on trouva dix flétans aux hameçons. Les précautions voulues en cas de saisie ayant été prises, suivant mes instructions spéciales, les deux goëlettes mirent à la voile pour Québec, où nous arrivâmes le 1er septembre. Quelques semaines après, la goëlette était condamnée par la cour de la vice-amirauté, et vendue ensuite à l'enchère publique. Elle fut rachetée par le propriétaire pour $2,801. Ayant accompli l'objet de notre voyage à Québec, nous en repartîmes le 15 septembre pour le golfe, où nos services étaient encore nécessaires. A notre arrivée à la baie des Chaleurs, le 10 octobre, la pêche du maquereau était finie et les goëlettes étaient parties. J'appris avec plaisir que, durant notre absence, le *Stella Maris* avait rempli son devoir avec tant d'efficacité qu'aucune des goëlettes américaines n'avait enfreint la loi qui leur défend de pêcher en deçà de la limite des trois milles, et que tous les habitants de la baie des Chaleurs s'accordaient à dire que les rivages de Bonaventure et de Percé n'avaient jamais été aussi bien gardés.

Comme je n'étais pas chargé de visiter les bâtiments étrangers faisant la pêche dans les eaux canadiennes à la distance voulue du rivage, je ne puis en donner le nombre exact; mais d'après les renseignements reçus dans mes visites à bord des goëlettes aux îles de la Madeleine, dans la baie des Chaleurs et sur la côte du Nord, je crois pouvoir porter le nombre de ces bâtiments étrangers à 300, du port moyen de 68 tonneaux, et en moyenne de 14 hommes d'équipage chacun. Quarante-sept goëlettes américaines ont visité les îles de la Madeleine ce printemps; on trouvera leurs noms dans la liste attachée au présent rapport. Sur les 300 goëlettes ci-dessus, 270 qui ont pêché le maquereau, ont eu bien peu de succès, n'ayant pris chacune que 110 barils ou environ de ce poisson. Les 30 autres qui ont pêché la morue, se sont formé des chargements complets.

Avant de terminer, je dois dire que chaque fois que je suis allé à bord de goëlettes américaines, j'ai toujours été reçu avec politesse; et bien qu'on se plaignît de la rigueur de nos lois, je n'ai pas rencontré un seul équipage qui n'admît pas que la cause première de cette rigueur tient à la politique du gouvernement des Etats-Unis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

N. Lavoie,
Commandant de *La Canadienne*.

A l'honorable P. Mitchell,
Ministre de la marine et des pêcheries.

APPENDICE Z.

ST. MICHEL, 19 décembre 1870.

MONSIEUR,—La goëlette *Stella Maris* arriva du cap Chatte à Québec, le 4 mai 1870. Le lendemain, j'allai la visitai, je m'assurai que le propriétaire avait rempli les conditions de sa soumission, et je reçus son bâtiment.

Ayant eu vos instructions, j'étais prêt à appareiller, mais fus retenu à Québec par suite de retards dans le transport des armes et des munitions qu'on faisait venir du quartier-général. Le 28 mai, nous fîmes voile de Québec pour les îles de la Madeleine, ma première destination, où je devais rencontrer le commandant Lavoie et recevoir de lui des instructions sur les limites de ma croisière. Aucun bâtiment américain n'y était encore venu depuis le printemps. Le 10 juin, je partis du bassin de Gaspé et j'arrivai aux îles de la Madeleine le 15. Pendant mon séjour de huit jours aux îles, j'allai jeter l'ancre dans le havre d'Amherst; je visitai aussi la baie de Plaisance, en la compagnie de J. J. Fox, écuyer, et n'y trouvai point de rets tendus en contravention; tous étaient placés en dehors du chenal. Les bâtiments de pêche américains étaient partis d'Amherst lorsque j'y arrivai, et il n'en vint pas pendant mon séjour dans ce port. Le 15, un steamer du gouvernement américain, le *Frolic*, capitaine Wilson, mouilla dans la baie de Plaisance. J'allai à bord, où je fus reçu avec beaucoup de politesse par le capitaine, qui me rendit ma visite le lendemain. Le 18, la pêche du maquereau de printemps prit fin, il n'y avait plus que trois goëlettes des provinces maritimes dans le havre d'Amherst. Le 19, je partis des îles de la Madeleine pour Gaspé, où j'arrivai le jour suivant. Il n'était pas venu de goëlettes de pêche américaines mouiller dans le bassin de Gaspé depuis ma dernière visite. Le 23, le commandant Lavoie et moi nous fîmes voile de concert pour Percé, d'où le commandant Lavoie repartit sur les 11 heures et demie du soir pour le Labrador, me laissant le soin de protéger le côté canadien de la baie des Chaleurs durant son absence. La pêche de la morue était bonne à Percé, et aurait été meilleure encore si la boitte n'avait pas été aussi rare. Aucun bâtiment de pêche américain n'y était venu jeter l'ancre depuis l'ouverture de la navigation. On avait vu jusque-là fort peu de goëlettes américaines à Paspébiac, au lieu que l'année dernière, vers cette époque, plus de 90 de ces voiles y venaient mouiller dans la même journée. Le 28, je quittais Pasbébiac pour descendre la baie des Chaleurs; je laissai tomber l'ancre à Percé, parce que j'avais vu quelques goëlettes de pêche en chemin, mais elles se tenaient toutes bien en dehors des limites. Le 30, je visitai une goëlette américaine, la première qui fût venu dans ce parage depuis le printemps. Le 1er juillet, je levai l'ancre pour aller au bassin de Gaspé faire provision de vivres, de bois et d'eau. Depuis que j'en étais reparti, il n'y était pas entré de bâtiments de pêche américains. En retournant à Percé, je n'en rencontrai aucun, et je sus qu'en mon absence il n'en était pas venu. Le 4, je partis de Percé pour aller croiser dans le haut de la baie des Chaleurs. En me rendant de Percé à Carleton, distance de 86 milles, je vis douze goëlettes, que je supposai être américaines; elles étaient en dehors de la limité; la plus proche du rivage s'en trouvait à cinq milles. Aucune goëlette américaine de pêche n'était entrée dans la baie de Carleton depuis le printemps. Le 6, je quittai Carleton pour redescendre la baie des Chaleurs. Le 7, j'ancrai à Paspébiac, sans avoir vu sur ma route de bâtiments américains. Je remis à la voile pour Percé, et passai près du port Daniel. Pas de goëlettes américaines sur ma route; mais je vis quatre bâtiments de pêche des Etats-Unis en dehors de la limite. Je mouillai dans le bassin de Gaspé, où j'étais obligé de relâcher pour réparer quelques avaries et acheter du bois à brûler. Trois bâtiments de pêche américains y vinrent jeter l'ancre pour réparer aussi des avaries et faire de l'eau. Je rencontrai Félix Painchaud, écuyer, du havre d'Amherst, qui arrivait justement des îles de la Madeleine, et qui me dit qu'un très-petit nombre de goëlettes américaines avaient visité les îles depuis mon départ. A Percé, j'allai à bord de neuf goëlettes, ancrées dans le port pour différentes causes; cinq d'entre elles étaient américaines. J'appris à Percé que la veille dix goëlettes de pêche y avaient mouillé. Tous les bâtiments de pêche étant repartis, je mis à la voile pour les îles de la Madeleine, situées à 140 milles, et où j'arrivai le 12; j'allai mouiller à l'Etang du Nord. Depuis le printemps on avait vu fort peu de goëlettes de pêche américaines. A la Grosse-Ile,

éloignée de 30 milles, où je me rendis, j'allai à bord de sept goëlettes américaines; il y en avait trois parmi elles que j'avais déjà visitées dans la baie des Chaleurs. Cette île possède environ quinze familles, qui vivent principalement de pêche. On me dit que l'année dernière, il s'est trouvé là, en même temps, 200 bâtiments pêcheurs américains, et qu'aucun d'eux n'a donné de sujet de plainte.

Les goëlettes suivantes étaient arrivées au Havre-aux-Maisons du Labrador, chargées de morue:—

Noms des goëlettes.	Noms des capitaines.	Port.	Tonnage.	Hommes.	Quintaux de morue.
Mary	N. Arseneau	Havre des Maisons.	40	10	450
Temperance	E. Arseneau	" "	40	10	500
Greenock	Wm. Terriau	" "	41	10	450
Archangel	N. Jonphe	" "	40	10	600
Jenny Lind	N. Cyr	" "	39	10	450
Anny	T. Terriau	" "	41	10	450
Flirt	N. Boudreau	" "	42	10	500
Two Brothers	Frs. Terriau	" "	42	10	500
		Totaux	325	80	3,900

On n'avait pas vu de bâtiments américains devant le Havre-aux-Maisons depuis ma dernière visite. Au Havre-aux-Maisons, il y a environ cent barges employées à faire la pêche de la morue; à l'Etang du Nord il y en a une soixantaine, à la Grosse-Ile une trentaine, et à l'île Amherst environ quatre-vingts.

M. Johnson, du Havre-aux-Maisons, me montra de l'huile de loup-marin de sa manufacture, qui était aussi claire que le cristal. Je partis des îles de la Madeleine pour Percé, après avoir fait le tour des îles et arrêté à chacune. A mon arrivée à Percé, j'allai à bord d'une goëlette de pêche américaine. Il n'en était pas venu d'autres depuis ma dernière visite à ce port. Je remarquai des bancs considérables de maquereaux à Percé. L'établissement de M. Charles Robin emploie 77 barges, qui prenaient chacune de trois à quatre drafts de poisson par jour. Au cap de l'Anse environ quatre-vingts barges pêchaient la morue, qui était abondante, disait-on.

On me rapporta que l'on avait vu deux goëlettes pêcher en deçà de la limite, vis-à-vis Percé, quelques jours auparavant; mais on ne put me dire si elles étaient américaines ou non.

Le steamer de S. M. *Valorous* vint se mettre auprès de la goëlette et stoppa sa machine. J'allai voir à bord le capitaine Hardinge, avec qui je consultai. Je partis du cap de l'Anse pour la pointe St. Pierre. On me rapporta qu'aucune goëlette américaine n'avait pêché devant la pointe. La pêche de la morue était médiocre là comme à la Malbaie. Je remarquai quelques larges bancs de maquereaux à ce dernier endroit. A la pointe St. Pierre, il y a environ 80 barges et 4 grands établissements de pêche. A Percé, je visitai un bâtiment de pêche américain qui était venu chercher un abri. Je remontai en croisant la baie des Chaleurs. La première goëlette américaine que je rencontrai en chemin, se trouvait au large de la pointe au Maquereau, à 4 milles et demi du rivage. Le 23, je mis à l'ancre à Paspébiac, ayant vu 12 goëlettes américaines dans ma course jusqu'à ce port. J'allai à bord d'un bâtiment américain qui y était entré pour s'abriter. Je continuai ma croisière jusqu'à Carleton. On n'y avait pas vu de goëlettes américaines depuis ma dernière visite, et je n'en avais pas rencontré non plus en m'y rendant.

Etant incertain si les navires de pêche français avaient droit d'entrer dans nos eaux pour s'y livrer à des opérations de pêche, je consultai le département et reçus les instructions suivantes:—

Département de la Marine et des Pêcheries,
Branche de la Marine, Ottawa, 2 août 1870.

Monsieur,—Vos rapports en cours de croisière, datés du 20 et du 26 juillet dernier, mentionnent la visite de plusieurs bâtiments de pêche américains et français faite par vous; mais n'indiquent pas les noms de ces bâtiments, non plus que ceux de leurs capitaines, leurs ports et leurs tonnages. Cela est très-peu satisfaisant—ces détails devraient être toujours recueillis et exprimés.

Voyez l'alinéa 4e, p. 7, de vos "instructions spéciales."

Relativement à tous bâtiments de pêche étrangers, vous devez voir, en vous reportant à vos instructions, que les seuls qui aient quelque droit de pêcher le long de nos côtes et d'entrer dans nos baies et havres, sont les bâtiments de pêche des Etats-Unis. Ils possèdent, par des traités avec la Grande-Bretagne, certains priviléges déterminés, qui sont décrits dans les instructions. Mais aucun autre pavillon étranger n'a de semblables priviléges, n'ayant pas de semblables conventions par rapport à nos eaux. Vous cesserez donc de traiter les autres bâtiments de pêche et pêcheurs étrangers sur le même pied que les américains.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
(Signé,) W. F. Whitcher,
Pour l'hon. ministre de la marine et des pêcheries.

L. H. Lachance,
Bassin de Gaspé.

On m'a dit qu'il avait été pris plus de morue pendant la saison à l'embouchure de la baie des Chaleurs qu'on n'avait coutume d'en prendre depuis les 25 dernières années. Je ne vis pas de goëlettes américaines en redescendant à Paspébiac. Dans la nuit, l'agent de M. Charles Robin requit mon aide pour maintenir la paix et l'ordre sur un de leurs bâtiments. J'y envoyai un de mes officiers avec un corps d'hommes armés. Je visitai quatre goëlettes de pêche américaines venues dans le port pour différentes causes. En descendant à port Daniel, je rencontrai deux goëlettes américaines ancrées pour faire de l'eau; je me rendis à leur bord. Elles s'éloignèrent aussitôt après avoir fait provision d'eau. Je fis voile alors pour le port Daniel. Le 31, je visitai deux goëlettes américaines qui y étaient venues faire de l'eau, et je partis pour Percé, où nous arrivâmes le 1er août, ayant vu, chemin faisant, quinze goëlettes de pêche toutes bien en dehors de la limite. Nul bâtiment de pêche américain n'avait mouillé à Percé depuis ma dernière visite. Je n'en vis aucun de Percé à Gaspé. Une goëlette qui arrivait d'Anticosti rapporta qu'avant son déport de cette île il y avait des goëlettes américaines qui pêchaient en dedans de la limite. J'en instruisis le commandant Lavoie, qui me dit qu'il arrêterait à Anticosti en se rendant au Labrador. Je ne vis aucun navire américain en remontant à Port-Daniel. *La Canadienne* partit pour Percé, d'où elle fit voile pour le Labrador, me laissant le soin de protéger le côté canadien de la baie des Chaleurs. Je partis pour Paspébiac, après avoir visité une goëlette américaine avant mon départ. Lorsque j'arrivai à Paspébiac, 23 bâtiments venaient justement d'y mouiller; 17 étaient américains. En les visitant les uns après les autres, je dis aux capitaines de retenir leurs hommes à bord autant que possible et de ne leur permettre d'aller à terre qu'en cas d'absolue nécessité, afin d'éviter par ce moyen les désordres de l'année dernière; mais au moment de mes visites presque tous les hommes étaient déjà rendus à terre.

Comme il y a deux auberges à Paspébiac (deux de trop) et que je craignais des désordres, je débarquai sur le soir avec un détachement armé et je le postai autour de ces tavernes, qui étaient déjà pleines de monde. Il y avait environ 200 hommes à terre. Quelques petites querelles s'élevèrent parmi eux, et furent arrêtées sans peine; mais aucun des habitants de l'endroit ne fut troublé. Comme l'année dernière, cela fut dû à la présence de notre vaisseau sur le port. A neuf heures du soir, je fis fermer, avec difficulté, les auberges et renvoyer les hommes chacun à bord de son navire; après quoi tout resta tranquille. Le lendemain matin, tous les bâtiments mirent à la voile, à l'exception d'un seul qui resta pour réparer des avaries. Quelques goëlettes américaines étaient venues à Paspébiac depuis ma dernière visite, et d'autres goëlettes de la Puissance en avait visité une partie. Le 8, j'appareillai pour aller croiser dans la baie des Chaleurs jusqu'à Carleton; étant par le travers de New-Carlisle, je découvris une goëlette qui se tenait à environ deux milles du rivage. Je m'en approchai et lorsque j'en fus à un quart de mille à peu près, elle hissa précipitamment ses voiles de l'avant, son foc et son clin

foc, comme si elle eût cherché à se sauver. Je commandai d'arborer le pavillon; elle répondit en déployant un pavillon anglais à son grand mât. Il me sembla qu'il y avait quelque chose de suspect dans sa conduite, et je résolus de l'aborder si je pouvais. Je partis à sa poursuite, et malgré tous mes signaux, voyant qu'elle ne voulait pas mettre en panne pour m'attendre, j'ordonnai de tirer un coup de canon à poudre; elle continua toujours sa marche. J'attendis environ dix minutes, puis je commandai de tirer un coup à boulet en avant de sa proue. Elle mit en panne. Je me transportai à son bord avec douze hommes et un officier dans le canot. Je me fis exhiber par le capitaine les papiers de la goëlette, que je trouvai en règle. Ce bâtiment était le *Harriet*, capitaine Dolphin, de Chester, Nouvelle-Ecosse, du port de 55 tonneaux et de 15 hommes d'équipage, avec 220 barils de maquereau. Je blâmai le capitaine de n'avoir pas mis en panne dès le premier coup de canon. De New-Carlisle à l'Etang-Noir je vis cinq goëlettes, mais elles étaient en dehors de la limite. Le 9, je mouillai à Carleton, où tout allait bien. On n'y avait pas vu de bâtiments de pêche américains depuis ma dernière visite. Le 10, je partis pour aller croiser dans le bas de la baie des Chaleurs. Je ne rencontrai aucune goëlette de pêche jusqu'à Paspébiac, où je jetais l'ancre le 11. Il n'y était pas venu de goëlettes américaines depuis ma dernière visite. Je remarquai quelques bancs de maquereau en descendant. Je comptai sept goëlettes occupées à pêcher à cinq milles environ au large de Paspébiac. Le 12, je fis voile pour Port-Daniel et Percé, et je mouillai à Port-Daniel, où je visitai quatre bâtiments des provinces maritimes. On me dit dans cet endroit que la morue était très-abondante depuis Bathust jusqu'à l'île au Héron. Le 13, je partis pour Percé, et en m'y rendant je ne fis rencontre que d'une goëlette de pêche. La pêche de la morue d'été était finie à Percé. Elle avait été meilleure que l'année dernière. Comme les habitants de Percé, consultant leurs propres intérêts, ont interdit la vente des boissons enivrantes en refusant d'accorder des licences cette année, l'ordre et la paix ont été à peine troublés de l'été, tandis que, l'année dernière, les querelles et les rixes y étaient extrêmement fréquentes. Il n'était pas entré de goëlettes américaines dans le port depuis ma dernière visite. Le 15, j'allai à bord d'un bâtiment américain qui était venu s'y abriter. Le 16, je fis voile pour la Grande-Rivière. Aucun navire américain n'y avait mouillé depuis le printemps dernier, ou n'avait été vu en deçà de la limite devant cette place. Je partis de là pour le cap de l'Anse, et rencontrai une des goëlettes de M. Thomas Savage, l'*Héroïne*, avec 1,016 quintaux de morue des îles de la Madeleine. Je visitai une goëlette américaine. Le 17, je fis voile vers le bassin de Gaspé, mais ne vis pas de goëlettes américaines en chemin. Le 19, je partis pour la Péninsule, à trois milles et demi en aval du bassin, et je visitai deux bâtiments des provinces maritimes. Pendant que mon vaisseau était à la Péninsule et qu'on y faisait quelques réparations, comme j'avais appris avant mon départ du bassin de Gaspé que des goëlettes américaines pêchaient en dedans de la limite à la rivière au Renard, je pris huit hommes et un officier avec moi dans l'intention de me rendre jusqu'à la rivière au Renard pour empêcher leurs équipages de se livrer à la pêche en fraude. Au bout de trois heures de marche, nous atteignîmes l'anse au Griffon, située à une douzaine de milles de la Péninsule, où nous trouvâmes tout dans l'ordre. On n'avait pas vu de bâtiments américains pêcher devant l'anse depuis le printemps, et ceux qui, suivant le rapport, pêchaient devant la rivière au Renard, étaient repartis. Le 20, je retournai de l'anse au Griffon à la Péninsule et regagnai ma goëlette; le lendemain, je mis à la voile pour aller croiser dans le haut de la baie des Chaleurs. Je ne vis point de bâtiments de pêche américains de Gaspé à Carleton, où j'arrivai le 22. Je fus informé qu'il ne s'était présenté aucun bâtiment américain depuis ma dernière visite. Je n'en vis pas en redescendant à Percé, et il n'en était venu non plus à ce port depuis que je m'y étais arrêté. On n'avait pas vu de l'été de goëlettes américaines à la Grande-Grève ni aux environs. Le 31, je partis pour Percé. Le 1er septembre, au moment où j'appareillais pour remonter la baie des Chaleurs, je reçus un message me requérant de me rendre sur-le-champ au bassin de Gaspé et de là aux îles de la Madeleine. Je me dirigeai aussitôt vers Gaspé, mais il était alors trop tard et mes services ne furent pas nécessaires. Ayant appris que dans la tempête du 4, deux gros navires avaient fait naufrage à la rivière au Renard, et comme il n'y avait pas dans le temps de bâtiments de pêche américains dans la baie des Chaleurs, je fis voile pour le lieu des sinistres. Rendu à la Malbaie, j'eus des nouvelles des navires naufragés, et je conclus que ma présence n'était pas nécessaire. Le 19, je mis à la voile pour remonter en croisant la baie

des Chaleurs. Par le travers du cap de l'Anse, je vis des troupes considérables de hareng. Une pratique très-mauvaise et très-dommageable à la pêche du hareng s'est établie depuis quelques années sur le banc de Shippegan, c'est d'attacher les rets à des corps-morts. Si après que les rets sont tendus, le vent se lève, les pêcheurs les perdent avec le poisson qui s'y trouve; ce poisson se gâte ensuite sur le fond et altère les frayères. Nous en avons une preuve dans la décroissance de la pêche du hareng sur ce banc depuis cinq ans. Le 14, je partis de Carleton pour redescendre la baie des Chaleurs; le 15, je jetai l'ancre à New-Carlisle, où je ne restai que quelques heures, et je remis à la voile pour Paspébiac. A ce dernier endroit, je reçus l'ordre de me rendre immédiatement à l'île Bryon pour y faire des informations au sujet de moutons qu'on supposait avoir été volés par l'équipage d'une goëlette de pêche américaine, tâcher de découvrir les individus accusés du vol et les punir suivant la loi, s'ils étaient trouvés coupables ou s'ils pêchaient en dedans de la limite des trois milles marins. Je fis diligence pour obéir à vos ordres; j'appareillai sans retard et, le 17, j'arrivais à l'île Bryon. Le lendemain, je descendis dans l'île, et fis toutes les questions possibles au sujet du vol, dont j'écrivis les détails au département. Rien ne prouva qu'il eût été commis par des équipages de goëlettes américaines. Les habitants de l'île Bryon parurent fort contents, lorsque je leur annonçai que le ministre m'avait envoyé là pour informer sur le vol. Ils n'avaient aucun sujet de plainte contre d'autres bâtiments américains, quoiqu'il en fût venu un bon nombre à l'île pendant l'été. Le 20, je me rendis au Havre-des-Maisons, et le 21, étant au havre d'Amherst, je rencontrai le commodore Scott du steamer de la Puissance *Lady Head*, qui y avait été envoyé par le département pour quelque affaire. Le 23, je visitai un caboteur d'Halifax. Pendant que j'étais à attendre aux îles de la Madeleine, je sondai l'entrée du havre d'Amherst et installai trois petites bouées. Je visitai aussi le phare élevé sur la pointe sud de l'île Amherst. Le 28, je pris à mon bord J. J. Fox, écuyer, percepteur des douanes, et je fis voile pour le Rocher-aux-Oiseaux, pour voir si le phare si utile qu'on y a bâti était allumé. Il avait été mis en activité pour la première fois le 20 septembre. Il projette une bonne lumière, et tous les marins doivent être reconnaissants envers le département de la marine et des pêcheries de l'établissement d'un phare qui est destiné à prévenir tant de désastres. Le rendement de poisson et d'huile aux îles de la Madeleine est au-dessus de la moyenne. La présence d'une des goëlettes du gouvernement y sera nécessaire de bonne heure le printemps prochain pour y surveiller la flotte de la pêche au hareng, et je suggérerais aussi d'envoyer par la première goëlette de la Puissance trois petites bouées pour être posées à l'entrée du havre d'Amherst. Le 30, je quittai Amherst pour Paspébiac. Quelques heures après mon départ, je rencontrai *La Canadienne*, qui arrivait de Québec et de la côte du Labrador. J'essuyai du gros temps en traversant à Percé, où j'arrivai le 1er octobre. Le 3, je repartis de Percé pour remonter la baie des Chaleurs. Aucun bâtiment américain jusqu'à New-Carlisle. Le 5, je remis à la voile pour redescendre la baie. Le 7, je mouillai au bassin de Gaspé, après avoir éprouvé de très-fortes bourrasques dans la baie de Gaspé. Je ne vis point de goëlettes de pêche de Paspébiac à Gaspé. On n'en a pas vu une seule à Carleton ou vis-à-vis de tout l'été, tandis que l'année dernière, il y en eut une fois plus de trente à l'ancre dans la baie de Carleton. Le nombre de bâtiments qui ont mouillé à Paspébiac a été beaucoup moindre cette année que l'année dernière. J'arrivai à Québec, où l'équipage fut congédié et la goëlette mise en désarmement le 1er novembre. En terminant ce rapport, je permettrai de faire remarquer que la croisière du *Stella Maris* a duré cinq mois, et quoique je n'aie pas fait de saisies, j'ai le sentiment d'avoir rempli mon devoir dans la délicate mission qui m'a été confiée. La goëlette *Stella Maris*, toute petite qu'elle est, m'a donné entière satisfaction. Je dois dire un mot des officiers et des hommes qui la montaient. Les premiers ont été des plus attentifs à leurs devoirs, les hommes sobres, respectueux envers moi et envers leurs officiers, et toujours contents, toujours prêts à faire n'importe quoi pour l'intérêt du service. Je leur faisais faire l'exercice militaire aussi souvent que possible, et c'est avec plaisir que je puis dire ici que leurs progrès étaient extrêmement satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

LOUIS HONORIUS LACHANCE,

Commandant de la goëlette *Stella Maris* de la police de marine.

A l'honorable PETER MITCHELL,

Ministre de la Marine et des Pêcheries.

APPENDICE AA.

Royal Alfred,
Bermudes, 15 décembre 1871.

Milord,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente, pour l'information de Votre Seigneurie, copie de ma lettre aux lords commissaires de l'amirauté sur la question des pêcheries canadiennes, avec copie des rapports des différents officiers commandant les vaisseaux de Sa Majesté employés à ce service durant la dernière saison.

J'ai l'honneur d'être, Milord,
L'obéissant serviteur de Votre Excellence,

E. G. Fanshawe,
Contre-Amiral et Commandant en Chef.

A Son Excellence le Très-Honorable
Lord Lisgar, C. C. B., G. C. M. G., etc., etc.,
Gouverneur-Général.

Protection des pêcheries canadiennes—Rapport général pour 1870.

(No. 55.–8 incluses.)

Royal Alfred, Halifax, 22 novembre 1870.

Monsieur,—La saison de la pêche sur les côtes du Canada étant terminée, j'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente les originaux des rapports des divers officiers préposés au commandement des vaisseaux engagés dans ce service.

En soumettant ces rapports, je prends la liberté de faire les observations suivantes :—

2. Tel qu'annoncé en ma réponse, (lettre No. 41, du 16 du courant) à la question spéciale qui m'a été posée par leurs seigneuries dans leur lettre du 15 octobre, No. 20, M, je ne pense pas qu'après le refus des permis, le recours à des mesures plus rigoureuses que l'on aurait pu employer pour la protection du commerce, eût diminué d'une manière sensible la difficulté d'empêcher de faire une pêche illégale, et par conséquent, je ne crois pas que la relaxation récemment enjointe par le gouvernement puisse ajouter à la difficulté d'une manière sérieuse.

3. Le grand intérêt qu'ont les commerçants britanniques de l'île et les pêcheurs des Etats-Unis à maintenir ce commerce, en rendrait, suivant moi, la suppression très-difficile, même quand on voudrait en continuer l'essai, tandis que l'entente entre ces deux corps pour éluder la loi britannique, ainsi que les sympathies qui en résulteraient, doivent être très-peu désirables.

4. Mais, quoique l'effet de la prohibition n'ait que peu réussi à empêcher la pêche illégale, l'irritation qu'elle a produite aux Etats-Unis a été relativement grande. Cependant, il doit être évident que le nombre des pêcheurs américains qui fréquentent les pêcheries, est trop considérable, et leur détermination d'empiéter sur les pêcheries côtières coloniales, trop générale, pour admettre que la loi puisse être maintenue sans qu'on soit obligé de recourir à des mesures de répression rigoureuses.

5. Je suis d'opinion que les trois objets suivants :

1. Protection pour les pêcheries coloniales ;
2. Commerce illimité pour les négociants des colonies ;
3. Eviter tout ce qui pourrait raisonnablement exciter de l'irritation aux Etats-Unis,—peuvent être mieux atteints par une force préventive coloniale, organisée systématique-

ment, dans laquelle les officiers civils stationnaires et les commandants de vaisseaux devraient être revêtus de pouvoirs suffisants et d'instructions bien définies. Ceci entraînerait certainement une extension considérable des moyens coloniaux actuellement employés, et partant une augmentation de dépenses ; mais je crois que ces dernières seraient plus que compensées par la protection efficace qui serait donnée aux pêcheurs coloniaux sur leurs propres places de pêche, et par la liberté illimitée de commerce qui en résulterait pour les négociants.

6. Je crois aussi que des procédures légales seraient plus simples et trancheraient plus vite la question de savoir si celui qui a fait la prise était un officier colonial agissant en vertu de la loi coloniale.

7. La présence de vaisseaux de guerre est nécessaire, tant que des vaisseaux de guerre des Etats-Unis stationnent en vue des côtes, et ils sont toujours utiles comme auxilliaires quand on les emploie dans ce but ; mais ils ne répondent pas aux besoins généraux du service préventif, qui devrait être fait partout par des vaisseaux semblables par leur apparence et leur équipement aux navires pêcheurs.

J'ai, etc.,

E. G. FANSHAWE,
Contre-Amiral.

Au Secrétaire de l'Amirauté.

Rapport sur les pêcheries des stations Nos. 1 *et* 2.—*Baie de Fundy.*

Canonnière de Sa Majesté *Britomart*, à HALIFAX, N. E.,
18 novembre 1870

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que je suis arrivé dans la baie de Fundy le 27 juillet, avec ordre de remplacer le S. de S. M. *Plover*, et de me charger de la station de pêche No. 1. Avant de partir de St. Jean, N. B., le 1er août, je reçus aussi l'ordre de remplacer le *Cherub*, et de me charger également de la station No. 2.

2. A cette date, la seule pêche qui avait besoin de surveillance, était celle du maquereau dans la baie Ste. Marie, N. E. Le maquereau arrive généralement dans la baie vers le milieu d'août ; mais cette année ce fut une quinzaine de jours plus tôt qu'à l'ordinaire. Des navires de toutes les parties du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, se livraient à la pêche. Au commencement d'août, il y avait quelques Américains dans la baie ; ils s'en allèrent dès qu'ils apprirent qu'un vaisseau de guerre était en croisière.

Les habitants de la côte de la Nouvelle-Ecosse, depuis la baie Ste. Marie jusqu'au cap de Sable préfèrent, je crois, que les Américains viennent, parce qu'ils ont l'habitude de leur vendre des approvisionnements, de la boitte, de la glace et leur donnent des renseignements sur mes mouvements.

Les pêcheurs, parmi lesquels il y en a très-peu qui habitent la côte, n'aiment pas à voir les Américains faire la pêche. S'il y avait dans la baie de Fundy un vaisseau de guerre qui surveillât de temps à autre la baie Ste. Marie, il ne ferait pas bon à un vaisseau américain de courir les risques d'y pêcher, cette baie n'ayant partout qu'un peu plus de six milles de largeur, ce qui augmente de beaucoup le danger de la capture. Les pêcheurs ont aussi, pendant les mois d'août et de septembre, une bonne pêche au maquereau, sur leurs propres côtes du Mont Désert, la principale difficulté qu'ils éprouvent étant l'absence de boitte, qu'ils tâchent de se procurer au Grand-Manan. La pêche au maquereau se termine vers le milieu de septembre. Cette année, elle n'a été que passable, le poisson ne mordant pas bien, quoiqu'il fût très-abondant.

3. La pêche au maquereau étant finie, presque toute la pêche, à la station No. 2, se fait au-delà de la limite des trois milles, surtout le long des bancs, au large du cap de Sable et de l'île au Phoque, pour la morue et le flétan, elle dure tout l'hiver.

Les Américains conservent leur poisson dans de la glace, qu'ils achètent, en même temps que d'autres approvisionnements, dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, principalement à Stoddart Cove (Shag Harbor,) et Yarmouth. Une force préventive à terre serait beaucoup plus efficace qu'un vaisseau de guerre, pour mettre fin à la violation du traité.

4. Pendant les mois d'août et de septembre, la principale pêche qui se fait à la station No. 1, est celle du hareng, dans le remou au large de Grand-Manan, en dehors de la limite des trois milles, la seule pêche côtière étant faite par de petits bateaux pour la morue, le merlan et le haddock.

5. Entre Campobello et Deer Island, les bateaux américains et ceux du Nouveau-Brunswick pêchent ensemble et sont très-bons amis. De petits bateaux traversent aussi au-dessus de East Point et de Lubec, jusqu'à l'extrémité nord de Grand-Manan, et pêchent avec ceux de Grand-Manan. il n'y a jamais plus que deux ou trois hommes dans un bateau. Il serait difficile de mettre fin complètement à ceci, les gens de la frontière portant les mêmes noms et étant alliés par des mariages ; naturellement les bateaux n'ont pas de papiers. On a essayé le système de numéroter tous les bateaux britanniques, mais il n'a pas réussi ; les Américains ayant de suite copié les numéros.

La pêche du hareng dans le remou a été bonne, celle de la morue et du merlan, au-dessous de la moyenne.

6. Il est très-important de préserver les frayères à l'extrémité sud de Grand-Manan ; M. McLaughlin, le garde-pêche de l'entrée sud, y veille de près. J'ai fait plusieurs visites vers la fin de la saison, du mois de juillet au 15 octobre, et je n'y ai jamais vu un vaisseau pêchant. M. McLaughlin m'a dit qu'il n'avait jamais eu aussi peu de difficulté à protéger les frayères, et il attribue cet état de choses à la connaissance qu'avaient les Américains qu'un vaisseau de guerre était en croisière dans la baie.

Les bons effets de cette protection ont été très-apparents cette année. La pêche aux claies à Grand-Manan s'est améliorée depuis quelque temps, et cette saison beaucoup de claies ont si bien réussi que leurs propriétaires ne pouvaient pas se procurer assez de bateaux et assez d'hommes pour prendre tout le poisson qu'elles contenaient.

M. Ingersoll, le propriétaire de l'établissement de Long-Island, Grand-Manan, avait rempli, vers le milieu de septembre, ses fumeries qui contenaient 6,000 boîtes, et ensuite il convertit le hareng en huile et en engrais. J'appris que cette industrie était une nouvelle source de profits au Grand-Manan. Le hareng est pressuré pour en extraire l'huile. Le restant sert à l'engrais, et est vendu à Boston $14 la tonne, et sur les lieux $10. A l'établissement de M. Ingersoll, 27 barils d'huile avaient été faits par deux hommes pendant la semaine expirée le 24 septembre. Il faut deux boucauts de hareng pour faire un baril d'huile. Quatre barils de hareng forment un boucaut, 25 boîtes un baril, et environ 5 boucauts ou 500 boîtes, une tonne d'engrais.

A Woodsward's Cove, également sur le côté est de Grand-Manan, 120 barils d'huile avaient été faits pendant la même semaine. L'huile est bonne pour le cuir et les machines ; l'engrais égale le guano.

A White Head Island, une île située au sud-est de Grand-Manan, on a fait l'année dernière, 190,000 boîtes de hareng, et on s'attendait cette année a une plus grande quantité. Les autres établissements faisaient également bien.

La saison de la pêche aux claies commence vers la fin d'août et se continue jusqu'à la fin de décembre.

J'ai vu que plusieurs des habitants désiraient la nomination d'un officier pour marquer le hareng, et dont la marque serait reconnue et digne de confiance. Ils étaient d'avis que si cela se faisait, le hareng de Grand-Manan atteindrait bientôt un prix aussi élevé que les célèbres "Digby Chickens," tandis qu'à présent il ne rapporte qu'un peu plus de la moitié.

7. Le 15 octobre, la saison tirant à sa fin, un grand nombre de navires se réunirent près de Seal Cove pour faire la pêche au hareng ; il y avait là de 40 à 50 goëlettes quand je parti le 2 novembre. Alors aucun Américain ne s'y trouvait ; j'appris que trois navires de cette nationalité avaient pêché près des Trois-Isles, mais qu'ils étaient partis en apprenant qu'un vaisseau de guerre était arrivé. Plusieurs navires américains sont maintenant devenus la propriété des habitants d'Eastport et de Lubec ; la plupart déclarèrent appartenir à Deer Island, et tous avaient des matricules de St. André, N.-B. Je vis que nos pêcheurs détestaient beaucoup ces navires.

Les quelques jours pendant lesquels le temps avait été assez favorable pour tendre les

filets, la pêche avait été excessivement bonne à Seal Cove et au large des Trois-Isles. Il y a trois ans on ne prenait pas un seul hareng au large de ce dernier endroit.

A l'extrémité sud, la pêche dure jusque vers Noël. Alors le hareng, après un court séjour à l'extrémité nord, donne sur la côte du Nouveau-Brunswick entre la Pointe Lapreau et le havre de l'Etang, et sa pêche dure jusqu'au mois de mars.

8. Je trouvai qu'il se faisait très-peu de pêche, en été et à l'automne, sur la côte entre l'Etang et la Pointe Lapreau. A Beaver Harbor, qui est à peu près l'établissement le plus considérable sur la côte, on n'a pris qu'environ 2,000 boîtes de harengs. Les pêcheurs comptent surtout sur la pêche d'hiver. Ils ont l'habitude de vendre du hareng gelé aux Américains qui viennent là dans de grande goëlettes de 80 à 100 tonneaux et l'achètent argent comptant.

Partout où j'allai je trouvai la population très-anxieuse de savoir si les Américains auraient longtemps encore la faculté de venir acheter le hareng gelé ; que si on ne le leur permettait plus, elle n'avait plus de marché à sa disposition, et que le droit était si élevé qu'elle ne pouvait elle-même envoyer son poisson aux marchés américains. Elle voulait aussi que l'on empêchât les Américains de pêcher sur ses côtes. M. Best, le garde-pêche à Beaver Harbor, N.-B., m'a appris qu'il avait souvent vu de 20 à 30 navires américains pêcher, mais qu'il n'avait aucune embarcation, ni aucun moyen à sa disposition pour les en empêcher, bien qu'il eût pu quelquefois été saisir leurs filets quand ils étaient tendus près du rivage.

9. Recommandations pour la production des pêcheries de hareng à Grand-Manan.

10. En terminant, je suggérerai respectueusement que l'on mette un bateau et un équipage à la disposition de M. McLaughlin. Actuellement, il ne peut compter que sur un équipage volontaire, et il a souvent de la difficulté à s'en procurer, surtout dans les mauvais temps ; par conséquent, il ne peut pas toujours prévenir les infractions aux lois de pêche, telles que celle de tendre les filets le dimanche, etc. Je suggérerai aussi que ses pouvoirs s'étendent sur les Trois-Isles pour y prévenir la pêche illégale. Actuellement, il n'y a là personne de préposé à cette fonction. Sachant cela, les Américains en ont fait une place de refuge. Je crois que si ces mesures étaient prises et si un vaisseau de guerre faisait de temps à autre des visites, l'importante pêcherie de hareng à l'extrémité sud de Grand-Manan serait efficacement protégée.

11. Je crois qu'il serait très-avantageux au Grand-Manan qu'un inspecteur de poisson fût nommé pour marquer officiellement les boîtes et les barils. Il devrait aussi être chargé des claies et de mettre les lois locales en force. Actuellement, plusieurs des claies sont trop près les unes des autres, surtout entre les îles Whitehead et Chayne, ce qui est certainement en contravention avec les sections trois et quatre des règlements concernant la pêche dans les rivières et ruisseaux du comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick.

12. Conformément à l'article 5 des instructions concernant la pêche, j'ai l'honneur d'inclure le rapport de pilotage de l'officier préposé à la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Basil E. Cochrane,
Lieutenant commandant.

Contre-amiral Edward G. Fanshawe,
Commandant-en-chef.

(Rapport No. 10, A)

Rapport annuel de la station de pêcheries No. 4.

V. S. M. *Lapwing*,
Halifax, N.-E., 7 novembre 1870.

Monsieur,—Conformément à l'article 3 des instructions concernant les pêcheries, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant de la station No. 4, qui embrasse la côte ouest du Cap-Breton, et la côte est de l'île du Prince-Edouard.

Côte Est de l'Ile du Prince-Edouard.—Je n'ai guère pu m'occuper de la pêche de cette partie de la station, vu qu'elle se fait presque entièrement à la pointe Est, c'est-à-dire à 8 et 13 milles de la côte, distance qui dépasse les limites de ma station.

Port-Hood.—D'après tous les rapports, la pêche côtière dans le voisinage de ce port a été beaucoup au-dessus de la moyenne. Le maquereau vient par le Goulet de Canso vers le commencement de juin, et sa pêche a été très-productive dans ce havre. Ce poisson gagne ensuite le nord, vers la pointe Est, l'île Wolfe et Chéticamp.

Ici, la pêche du hareng a été abondante. Le hareng d'été a fait son apparition en juillet ; celui d'automne en septembre. Aux îles Henry et Smith, sa pêche a été, je crois, d'au moins 10,000 barils.

La pêche de la morue n'a guère donné. Ce port paraît être celui où les goëlettes américaines viennent chercher un refuge. J'en ai vu souvent jusqu'à 50 à l'ancre dans le même temps, et, avant le traité, les marchands vendaient beaucoup de provisions à ces pêcheurs ; mais depuis la présence d'un vaisseau de guerre dans ces parages leur commerce a beaucoup diminué.

L'on est d'opinion ici que l'abrogation du système des permis de pêche et la mise en force des lois ont eu l'effet de rendre la pêche côtière plus productive.

Ile aux Loups-marins.—La meilleure place de pêche de ce voisinage est au large de l'extrémité est de cette île et au large de Broad Cove, où une partie de la flotte américaine a pêché pendant quelques jours en septembre, mais cette localité est peu fréquentée.

Une compagnie a ici son établissement (Grange, Connor et cie,) qui prépare le maquereau d'après le même procédé que le saumon est préparé sur la rivière Margaree.

Elle achète son poisson des pêcheurs de la côte.

Chéticamp.—Dans ce voisinage, la principale place de pêche paraît être au large de Friar Head, mais très-peu de navires américains ont été vus là cette saison, et la pêche a été très limitée.

Sur cette île, il y a un grand établissement pour la préparation de la morue, qui abonde sur les bancs de cette île. Il appartient à la compagnie Philips, Robin et cie, de Jersey.

Le maquereau se montre en août, et se dirige vers le nord à la fin d'octobre.

Le printemps, il vient un peu de hareng ici, mais pas l'automne ; la morue est le principal poisson exporté.

Goulet de Canso.—On paraît avoir oublié complétement de surveiller la route conduisant aux places de pêche. Un vaisseau de guerre s'y montre rarement, excepté en passant, et les percepteurs de douane, faute d'appui, sont incapables de faire respecter leur autorité. Les sympathies des habitants sont toutes aux Américains, car les goëlettes sont presque toutes manœuvrées par des gens du détroit de Canso. Les marchands font beaucoup de profit avec les équipages de ces navires.

Observations générales.—Si l'on veut efficacement protéger les pêcheries, je suis d'avis qu'il faut augmenter le nombre des goëlettes du gouvernement, et que ces dernières soient gréées et équipées tout comme les navires de pêche et qu'elles servent comme avisos d'un vaisseau de guerre stationné dans un des principaux port de la baie. Ce moyen serait moins dispendieux et atteindrait mieux le but du gouvernement de réprimer les empiétements des pêcheurs américains.

Je crois aussi qu'il est important de contraindre les navires employés dans le commerce du poisson, non-seulement de montrer, mais encore de hisser leurs pavillons lorsqu'ils se trouvent en présence d'un vaisseau de guerre, vu que l'on éprouve beaucoup de difficultés, lorsque la flotte est considérable, à distinguer les navires américains de ceux de la colonie.

L'appât qu'emploient les Américains est bien supérieur à tout ce que l'on peut se procurer dans ce pays, ce à quoi on doit attribuer le grand succès qu'ils ont obtenu à venir au moment où l'on a récemment imposé des restrictions, quoique même encore les pêcheurs locaux se plaignent qu'ils ne peuvent avoir de chance pendant qu'une goëlette américaine fait la pêche près d'eux.

En terminant, je ferai observer que le percepteur de douane à mes quartiers-généraux à Port-Hood s'est plaint à moi qu'il n'a ni chaloupe ni hommes à sa disposition. Il ne peut

nullement faire respecter son autorité, ce qui paraîtrait être d'une grande importance pour les intérêts locaux du port.

J'ai, etc.

CHARLES G. F. KNOWLES.
Commandant

Au contre-amiral Edward G. Fanshawe,
Commandant-en-chef.

(Correspondance No. 4 sur les pêcheries—deux incluses.)

Rapport sur les pêcheries requis par le 3me article des instructions concernant les pêcheries.

Steamer de Sa Majesté *Philomel*
HALIFAX, N.-E., 28 juillet 1870.

MONSIEUR,—1. Tel que requis par l'article 3 des instructions sur les pêcheries, j'ai l'honneur de faire rapport sur les stations Nos. 4 et 5. Vu le peu de temps que j'ai été employé dans les pêcheries, depuis le 27 juin jusqu'au 21 juillet, et que l'on ne commence à faire la pêche à ma station qu'à la fin du mois de juin ou au commencement de juillet, je n'ai que peu de chose à communiquer.

2. D'après l'information reçue aux îles de la Madeleine, on m'a donné à entendre que la pêche au hareng a manqué. Vu la grande quantité de glace à cet endroit, les navires n'ont pu l'approcher à temps, et lorsqu'ils ont pu y arriver, le hareng avait disparu.

3. La pêche au maquereau, en face des côtes de l'île du Prince-Edouard, avait commencé vers le 15 juillet, et des goëlettes arrivaient constamment du détroit de Canso, comme nous avons pu le constater lorsque nous étions arrêtés près d'East-Point.

4. Quant aux moyens les plus efficaces à employer pour la protection des pêcheries, je suggèrerais que des croiseurs marchassent la nuit sans lumières, en dedans de la zone des trois milles. Ils pourraient alors capturer les fraudeurs et les étrangers, car on ne saurait jamais empêcher les Américains de faire une pêche illicite à moins que l'on n'ait recours à des mesures rigoureuses, et à des captures réitérées. Le jour, on ne saurait songer à faire de prises, parce que les navires circulent autour des limites, la grande voile à mi-mât, les voiles de l'avant carguées, en louvoyant sous le vent; mais à l'apparition d'un croiseur, ils hissent immédiatement leurs voiles de l'avant et gagnent un endroit où force est de les considérer en règle ; mais la nuit, il est facile de les surprendre faisant la pêche et par conséquent de les capturer, et c'est le seul moyen à prendre si l'on veut protéger efficacement nos pêcheries.

Ci-jointe est la liste des navires accostés, avec le rapport de l'officier de navigation sur le pilotage.

J'ai, etc.,

DOUGLAS WALKER,
Commandant.

Au contre-amiral G. Wellesley, C. B,
Commandant-en-chef

(No. 9—Une incluse.)

Rapport de la station de pêcheries No. 3, côte est du Cap-Breton.

V. S. M. *Royalist,*
HALIFAX, N.-E., 1er novembre 1870.

MONSIEUR,—Conformément à l'article 3 de mes instructions, j'ai l'honneur de faire mon rapport sur les pêcheries de cette côte pour la saison de 1870.

1. La pêche du maquereau a été au-dessous de la moyenne, et la boitte très-rare.

2. La pêche du maquereau d'automne a été bonne, et le poisson était beau. Près de la côte et dans les baies et havres, il en a été pris de grandes quantités par de petites embarcations.

La présence d'un vaisseau de guerre à la côte a eu le bon effet d'éloigner les Américains, qui, autrement, auraient empiété sur nos places et auraient fréquenté les havres où ils n'ont pas la permission d'aller pour faire leurs provisions ; mais les navires les mieux faits pour capturer les contravenants sont les goëlettes du gouvernement, qui ressemblent beaucoup aux navires pêcheurs américains, ce qui leur permet d'approcher facilement ces derniers.

4. Les percepteurs de douane des lieux où je suis allé m'ont appris qu'ils étaient sans instructions pour empêcher que les navires pêcheurs américains obtiennent dans les ports de la glace, de la boitte, etc., et j'ai su que des navires éloignés des havres par moi étaient revenus après mon départ et s'étaient procuré les articles que je leur avait défendu d'acheter là.

5. Je transmets ci-joint le rapport du lieutenant sur la navigation et le pilotage de la station.

J'ai, etc.,
RICHARD S. BATEMAN.
Commandant.

Au contre-amiral Edouard Fanshawe,
Commandant-en-chef.

Rapport sur les pêcheries No. 2 *et* 5, *pour la saison* 1870.

Canonnière de *S. M. Cherub*
HALIFAX, N.-E., 19 novembre 1870.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur les pêcheries No. 2 et 5, pour la saison qui vient de s'écouler.

Durant le temps que j'ai eu la charge de la station No. 2, on s'est livré principalement aux pêches de la morue, du flétan et du haddock, qui se sont pratiquées en général sur les récifs au-delà des limites des trois milles.

Il n'y a eu que très-peu de navires employés sur la côte jusqu'au mois de juillet, lorsque le maquereau a fait son apparition dans la baie Ste. Marie, et l'on vit alors arriver un grand nombre de navires.

Au commencement d'avril, on prend le hareng dans le bassin d'Annapolis.

Nos pêcheurs se plaignent que les Américains entrent dans le bassin, et y tendent leur filets attendu qu'à cette saison on n'a pas sur les lieux de vaisseaux de guerre pour les en empêcher. J'ai quitté la station au commencement d'août pour me rendre à la station No. 5, sous les ordres du commandant Poland, du vaisseau de Sa Majesté *Plover*. Sur les côtes on n'a fait que la pêche au maquereau, et les Américains s'y trouvaient en grand nombre.

Le poisson a été abondant et gros, mais les tempêtes fréquentes ont beaucoup nui à la pêche d'automne.

Le gouvernement canadien semble avoir pris le meilleur moyen de faire respecter les lois.

Quelques goëlettes, affrêtées pour la saison et jointes aux navires dans les pêcheries, contribueraient grandement à la protection de ces dernières.

Les percepteurs de douane devraient être invités à faire leur possible pour réprimer la pratique illégale de fournir des provisions, engins de pêche, boitte, etc., aux Américains, et autorisés à demander renfort aux commandants de la marine s'il y a nécesssité.

Je suggère respectueusement qu'un navire à vapeur d'une plus grande force que cette canonnière soit employé à l'automne pour la station No. 5, vu qu'en cette saison les vents de nord arrivent soudainement, la mer devient forte et forme des courants dans la direction de la rive (tel qu'indiqué dans le guide de la navigation), et à la moindre apparence de mauvais temps, il faut chercher un abri pour éviter d'être jeté à la côte.

J'ai, etc.,

NOEL S. F. DIGBY,
Lieutenant commandant.

Rapport sur les pêcheries.

A BORD DU VAISSEAU DE SA MAJESTÉ LE *Sphinx*, A HALIFAX,
15 novembre 1870.

MONSIEUR, Conformément à l'article 3 des instructions relatives aux pêcheries, je vous informe que les espèces de poissons les plus abondantes sur la côte occidentale du golfe St. Laurent sont le saumon, la morue, la lingue, le maquereau et le hareng ; et que les meilleurs appâts employés pour les prendre sont des poissons d'une petite espèce faciles à prendre en draguant ces parties des rivières qui deviennent de petits bassins à marée basse.

Le saumon, la morue et la lingue se trouvent à l'embouchure des rivières où se tiennent les petits poissons qui servent d'appâts, et à peu près en nombres égaux. Dans les saisons du frai, le maquereau et le hareng se tiennent dans les basses eaux, et c'est alors qu'ils sont dans la meilleure condition pour servir d'aliments ; mais ils peuvent être attirés, et cela très-facilement, s'ils sont le long d'une batture, à plus de trois milles de la côte, et capturés là par le navire qui les attend en pleine mer, en jetant par-dessus bord une grande quantité d'appâts à mesure que l'embarcation avance.

Ces poissons sont préparés et embarillés à bord des navires pêcheurs à mesure qu'ils sont pris, car, autrement, ils ne se conserveraient point. New-York et Boston étant les marchés importants les plus proches pour la vente du poisson, et comme il y a une taxe sur le poisson débarqué de navires britanniques mais non sur celui apporté par les navires américains, et que le poisson est plus abondant près de la côte, il s'ensuit que la pêche est là on ne peut plus profitable lorsqu'elle peut se faire sous pavillon américain. Comme la pêche est en apparence plus profitable sous pavillon américain et qu'il existe une loi américaine qui empêche le navire de construction britannique de faire voile sous le pavillon américain, il s'ensuit que les constructeurs de navires des Etats-Unis ont un meilleur marché pour leurs navires pêcheurs que les constructeurs anglais. D'un autres côté, c'est un désavantage pour le gouvernement des Etats-Unis que d'autres navires ne puissent faire la pêche sous pavillon américain, car il perd la taxe qu'il percevrait sur eux si le poisson était transporté à ses ports de mer par des navires anglais.

Des habitants des environs de la côte occidentale du golfe St. Laurent m'ont dit que cette saison la pêche côtière avait été bonne, et qu'ils attribuaient cela en grande partie à ce que les goëlettes américaines avaient été tenues éloignées de la côte. Un grand nombre de ces goëlettes ont fait la pêche dans le golfe cette année, et fréquemment elles ont été vues pêchant en deçà des trois milles de la côte, malgré les précautions prises pour les en empêcher. Ces goëlettes vont généralement en flottes, et leurs équipages sont composés de toutes les nationalités, mais il n'y a que très-peu de véritables Américains parmi eux. Ces hommes ne sont pas à gages, mais reçoivent une certaine part de la vente du poisson pris dans la saison. Je pense que le meilleur plan qui pût être adopté l'année prochaine pour la protection des pêcheries canadiennes serait de placer un fil télégraphique le long de la côte, avec une station à chaque bureau de poste, et aux stations des goëlettes à vapeur, comme suit :—

Celle stationnée à Shippegan, devrait être d'un tirant assez faible pour pouvoir passer par le goulet de Shippegan ;

Une entre les caps des Rosiers et d'Espoir, quartier-général à Percé ;

Une entre le cap d'Espoir et la rivière Bonaventure, Port-Daniel ;

Une entre Bathurst et le goulet de Pokemouche, quartier-général, Shippegan.

Une entre le goulet de Pokemouche et Richibouctou Head ; quartier-général en vue del'île du Portage ;

Une entre Richibouctou Head et Pictou, à la pointe nord de l'île du Prince-Edouard et Charlottetown ; quartier-général, baie Egmont.

Aussi, un vaisseau de guerre pour toute la côte, dont le quartier-général serait Gaspé, Charlottetown ou Pictou, car se sont là les seuls ancrages sûrs où puisse mettre un gros navire dans les mauvais temps.

Les places que j'ai suggérées comme quartiers-généraux pour les petits navires sont celles où les goëlettes vont généralement chercher un abri contre les mauvais temps, où la boitte peut être achetée et les chargements transbordés.

Des navires ainsi stationnés pourraient être appelés par le télégraphe sur toute partie de la côte où des navires étrangers seraient vus pêchant. Si un vaisseau de guerre est employé l'année prochaine à la protection des pêcheries canadiennes, je recommande qu'il ait pour commandant un officier dont le jugement et la discrétion inspirent toute confiance, et que dans ce cas, on ne gêne pas ses mouvement en limitant la vitesse de son vaisseau à 5 nœuds à l'heure, ou le temps qu'il restera à l'ancre à 48 heures, car les goëlettes de pêche sont rapides, et il ne tarderait pas à s'apercevoir que le seul moyen de les surprendre faisant la pêche en deçà de trois milles de la côte, serait de s'approcher d'elles vers le point du jour aussi soudainement et rapidement que possible.

Si, au lieu où elles veulent se rendre, ces goëlettes voyaient un vaisseau de guerre, elles l'éviteraient facilement en mer pendant 48 heures, et s'y rendraient ensuite.

Je pense aussi qu'avec un télégraphe le long de la côte, il serait préférable que les navires chargés de la protection des pêcheries restassent à l'ancre aussi près que possible d'une station télégraphique,—tout en se tenant prêts à partir promptement pour le lieu où ils pourraient être appelés—que de croiser à la voile. Je suis de même d'opinion que les officiers commandant les navires employés à la protection des pêcheries seraient aidés dans l'exécution de leurs devoirs si on leur donnait les noms de tous les navires acquittés en douane aux divers ports du Canada, ainsi que de l'île du Prince-Edouard, et si les réglements suivants étaient adoptés et mis à exécution.

1. Que nul navire n'ait la permission de quitter un port anglais sans avoir hissé pavillon.

2. Qu'il ne soit permis à aucune personne en Canada de vendre de la boitte à un navire étranger, ni d'aider en aucune manière une autre personne attachée à tel navire à lui procurer cet article.

2. Que toutes les petites embarcations ou bateaux pêcheurs, lesquels ne sont pas censés avoir de pavillon, portent à leurs voiles et bossoirs une marque pouvant en faire distinctement connaître la nationalité et le propriétaire ; car je crois qu'il est tout-à-fait possible qu'un navire étranger, après s'être acquitté en douane pour des fins de commerce, et s'être adjoint un grand nombre de bateaux et d'hommes, puisse mettre à l'ancre en vue de la côte canadienne, et là, sans faire lui-même la pêche, employer à cela ses hommes et bateaux, si l'on ne prend pas à temps les moyens propres à l'en empêcher.

En plaçant des bouées pour indiquer les chenaux étroits conduisant aux havres, je pense aussi que l'on faciliterait la navigation, si, à l'avenir, on plaçait des bouées noires et rouges au côté droit de l'entrée d'un havre, et des bouées blanches et à carreaux du côté gauche.

Je transmets ci-joint le rapport du lieutenant préposé à la navigation, conformément à l'article 5 des instructions concernant les pêcheries.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

H. B. PHILLIMORE,
Capitaine.

(No. 63.)

Rapport sur la station de pêcheries No. 6.

A bord de la frégate de S. M. *Valorous*,

HALIFAX, 17 septembre 1870.

MONSIEUR,—Conformément à l'article 3 de vos instructions, en date du 3 mai dernier, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :

Par le fait de la saisie de la goëlette *S. G. Marshall*, le 31 juillet, le vaisseau a été longtemps retenu à Charlottetown pour le procès de ce navire.

Les témoignages obtenus de divers navires employés et possédés par M. J. C. Hall, citoyen américain faisant affaire à Charlottetown, ayant établi qu'ils étaient illégalement enregistrés et portaient le pavillon anglais pour avoir la liberté de faire la pêche côtière, je me suis beaucoup occupé à la recherche de ces navires non en règle.

Je crois que la présence d'un vaisseau de guerre à Charlottetown contribuerait beaucoup à empêcher ces infractions aux lois.

Ce poste n'étant pas une place de pêche est rarement visité, et les officiers auxquels je me suis adressé n'ont pu, par inexpérience, me donner l'aide dont j'avais besoin.

En surveillant ici la navigation—ce qui serait très-nécessaire, vu la classe de personnes composant les autorités douanières et dont la nomination a été le fait de la politique—les navires non en règle finiraient par disparaître avec le temps.

Il faut savoir que ces navires irréguliers sont armés de manière à se faire un chargement en peu de temps, car le *S. G. Marshall* avait à bord deux seines, l'une de 200 brasses de long et de 18 pieds de profondeur, l'autre de 100 brasses et de 12 pieds de profondeur. Le prix de la première était d'environ £400, et celui de l'autre d'à peu près £200. Il avait aussi quatre chaloupes. Dans son témoignage, le capitaine déclara que s'il était resté là où il a été pris, en 48 heures il eût rempli son navire.

Quant à la pêcherie de la station de pêche No. 6, je n'ai que peu de chose à dire, vu le temps que l'on y a été activement employé.

Depuis la baie des Chaleurs, le long de la côte, jusqu'à la pointe à Pitre, la pêche de la morue a été bonne en moyenne.

A en croire les pêcheurs américains, la pêche du maquereau n'a presque pas donné.

Les navires anglais ont fait de bonnes pêches en vue de Bathurst et autres places jusqu'à la côte où le poisson se tenait.

Par là, je ne veux pas dire que les pêcheurs américains ne pêchent pas en dedans des limites ni qu'ils ne partagent pas les avantages de la pêche côtière.

J'ai vu jusqu'à treize navires pêchant ensemble près de la côte, mais avant qu'ils pussent être approchés, ils étaient en dehors des limites.

Les habitants de Port-Daniel disent qu'avant cette saison les Américains jetaient leurs seines dans la baie, et que cela leur faisait beaucoup de tort.

Les habitants du bassin de Gaspé et des environs se plaignent de la conduite tenue l'année dernière par un Américain, M. Ebenezer Marshall, de la goëlette *S. G. Marshall*. Ils disent qu'il tirait ses grandes seines sur la plage de sable formant le havre, et qu'il avait laissé à terre un grand nombre de petites morues qui lui étaient inutiles.

Cet endroit a toujours été fréquenté par la morue qui fraie, et ils craignent que cela ne leur nuise beaucoup si cette pratique se continue.

Ils disent aussi que le maquereau s'éloignera de la baie si l'on persiste à faire usage de la seine.

Quant à la meilleure manière de protéger les pêcheries dans la saison prochaine, je prends la liberté de suggérer que, dans le golfe St. Laurent, les sections 4, 5 et 6 devraient être placées sous le contrôle d'un officier principal, afin que, sous le système modifié, les croiseurs pussent s'adresser à lui pour toute question ou difficulté. Cet officier pourrait alors expliquer sur les lieux les questions difficiles. Il pourrait aussi, dans le cas de capture, prendre à son bord les témoins nécessaires et renvoyer le croiseur, dispensé ainsi de s'éloigner de sa station.

Le fait de pouvoir communiquer ainsi avec un supérieur faciliterait grandement le devoir de ceux qui servent pour la première fois et sont sans expérience de service.

A mon avis, il faut connaître personnellement ceux qui exploitent les pêcheries et la classe d'officiers que l'on a à rencontrer pour pouvoir découvrir les subterfuges auxquels ils ont recours pour arriver à leur fins.

J'avais oublié de dire que le capitaine du *S. G. Marshall*, dont ont s'est plaint à moi l'an dernier, est le même Ebenezer Marshall qui le commandait lors de sa capture.

J'ai, etc.,

E. HARDINGE.
Capitaine.

Rapport final sur les pêcheries de la station No. 5.

(No. 50.)

V. S. M. *Plover*, CHARLOTTETOWN, ILE DU P. E.
18 novembre 1870.

La pêche à cette station (No. 5) se borne presque entièrement au maquereau, et se fait près de terre, sur la côte nord-est de l'île, suivant la direction et la force du vent, et principalement entre la pointe Est et la longue Pointe; les pêcheurs fréquentent beaucoup aussi les environs de pointe Nord, au commencement de la saison. Les places de pêche s'étendent quelquefois jusqu'à quinze milles du rivage, surtout après un temps orageux, et le poisson vient quelquefois à un mille de terre lorsque le vent est léger.

2. Les goëlettes ne pêchent que lorsque le vent vient de terre, afin d'avoir de l'espace pour aller à la dérive et une eau calme.

3. Les navires américains commencent à arriver la première semaine d'août, et le nombre en augmente jusqu'à 100, vers le milieu de septembre, et diminue ensuite jusqu'au milieu d'octobre, qu'il n'en reste presque point.

4. On dit que la pêche de cette année a été une des plus mauvaises depuis bien longtemps, quoique quelques-unes des goëlettes aient fait une pêche assez heureuse, mais elles forment l'exception.

Quant aux empiétements des navires de pêche américains, il me semble impossible d'y mettre fin par les croiseurs de Sa Majesté seuls; car, comme se sont en général les seuls navires à voiles carrées et de dimensions considérables qui se trouvent sur les côtes, on peut les distinguer à plusieurs milles de distance, et les étrangers ainsi avertis ont grandement temps de s'éloigner suffisamment du rivage avant que le croiseur puisse les approcher.

Si une goëlette semblable aux goëlettes de pêche était attachée à chaque vaisseau comme aviso, et qu'elle croisât avec les flottes de pêches, on pourrait, je pense, mettre fin effectivement à la pêche illégale; ces goëlettes pourraient être armées d'une pièce de canonnière, et manœuvrées et équipées comme embarcations ordinaires par le vaisseau auquel elles seraient attachées.

5. Le gouvernement canadien pourrait être engagé à fournir ces embarcations, au cas où le gouvernement de Sa Majesté ne jugerait pas à propos de les fournir. On devrait placer sur leurs ponts quelques barils vides de poisson, et leur donner ainsi autant que possible l'apparence des navires de pêche.

6. Dans les ports de cette île on accorde toutes les facilités possibles aux étrangers pour se procurer des provisions et tout ce qui est nécessaire pour la pêche. Ceci ne saurait être permis si l'on veut mettre rigoureusement le traité à exécution, car si l'on désire chasser les pêcheurs américains de ces eaux, ils seront alors obligés de s'en retourner chez eux chercher des provisions.

La pêche de la morue se fait sur une petite échelle, dans les eaux profondes seulement et entièrement par des navires anglais.

7. Durant la saison, j'ai capturé le *Clara F. Friend*, de Gloucester, Mass. Je l'ai pris à un mille du rivage où il faisait la pêche avec deux ou trois navires américains, au milieu d'une grande flotte de goëlettes.

8. La canonnière *Cherub* a été placée, pendant quelque temps, sous mes ordres à cette station, et a été employée principalement dans les environs de Cascampèque et de la pointe Nord.

Je dois attirer votre attention sur le zèle et l'efficacité avec lesquels le lieutenant Digby a invariablement exécuté mes ordres.

Les vaisseaux de guerre américains *Frolic*, *Neipsic* et *Guard* ont été employés à cette station durant la saison, et j'ai beaucoup de plaisir à constater que la meilleure intelligence a existé entre nous. La présence de ces vaisseaux a beaucoup contribué à empêcher des irrégularités de la part des pêcheurs américains.

9. Il n'y a eu que peu ou point de pêche à la station No. 4, pendant qu'elle a été sous ma charge.

10. Je dois suggérer que des copies de ces rapports devraient être fournies aux commandants, lorsqu'ils prennent charge de leurs stations, afin qu'ils puissent profiter de l'expérience de leurs prédécesseurs.

11. Je ne puis approuver la recommandation du capitaine Walker, de croiser la nuit sans "lumières," parce que le poisson ne mord que pendant à peu près une heure après le coucher du soleil, et que les pêcheurs jettent d'ordinaire l'ancre la nuit; en outre il y aurait un montant de dommages considérables au cas où un navire serait coulé à fond par un croiseur ne portant pas de lumières.

J'ai, etc.,

JAMES A POLAND,
Commandant.

Au contre-amiral, Edward G. Fanshawe,
Commandant-en-chef.

P.S.—Je transmets une liste des navires accostés.

APPENDICE BB.

ETAT GÉNERAL des bâtiments visités dans la saison de 1870 par les officiers ayant le commandement de la police de marine.

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Ports d'enregistrement	Lieux et jours où les bâtiments ont été visités.		Noms des officiers qui ont visité les bâtiments.	Remarques.
Bâtiments.	Propriétaires.	Maîtres.	Ton'x.	Hom's.		Date.	Où visités.		
Gen. Grant.....	J. Pem et fils...	J. Bowie	86	18	Gloucester, E.U.	juin 19 1870	Anse du Pirate N.E	Cap. P. A. Scott, Com. le Steamer "Lady Head."	Entré pour faire du bois et de l'eau.
J. G. Tarr......	Dodd et Tarr....	N. W. Kenny...	82	17	do	do	Dét. de Canso N.E	do	do do
Col. Cook	A. Lirgton	G. Bearse	64	14	do	do	do do	do	do do
S. S. Day	Henry Hardy ..	H. Hardy	81	17	do	do	do do	do	do do
Wildfire........	Benjamin Bearse	B. Bearse	108	20	do	do	do do	do	do do
L. McKenzie ...	Shute&Merchant	S. Merchant....	65	16	do	do	P'rt Mulgrave, N.E	do	do do
C. B. Chappel ..	Denis Nair	D. C. Stinsol ...	68	17	do	do	Dét. de Canso, do	do	do do
C. P. Thomson .	Lowe, et cie.....	E. Cash	74	16	do	do	do do	do	do do
American Eagle.	J. Hamilton	E. Stapleton....	61	16	do	do	do do	do	do do
L. J. Warren ..	Warren et cie ...	D. Allen	59	15	Deer Isle, do	do	do do	do	do do
Equity	Dr. Leywood ...	A. Bobson......	17	13	Gloucester, do	do	do do	do	do do
R. S. Warren...	Warren et cie...	J. D. Pickering.	74	17	Deer Isle, do	do	do do	do	do do
Idella Small	do ...	G. Robbins.....	63	18	do do	do	do do	do	do do
Annie Harris...	Harris et cie.....	E. C. Harris....	62	16	Waldoboro do	do	do do	do	do do
G. W. Reed	Stinson et cie ..	M. Stinson	55	13	Swan Island do	Juin 20 1870	do do	do	do do
John Pew	C. Wasgotteetcie.	F. J. Goff	43	15	do do	do	do do	do	do do
May Frances ...	T. Warren et cie.	E. J. Brown....	48	12	Deer Isle., do	do	Port Mulgrave, do	do	do do
Princess.......	A. White.......	A. Sawyer......	64	14	Backsport, do	do	do do	do	do do
Two Forty	M. Whelan	H. Hampton ...	68	12	Gloucester, do	do	do do	do	do do
Energy.........	C. Parker	Rod Walsh	99	21	do do	Juin 29 1870	do do	do	do do
S. C. Noyes , ..	Noyes et cie.....	James Bradly ..	124	19	Port Newbury do	do	Dét. de Canso, do	do	do do
W. Sutton	J. C. Clarke....	W. Whitman...	78	15	Gloucester, do	Juillet 8 1870	Hawksbury, C. B.	do	do do
Enterprise......	R. Ford	Boswell Ford...	28	5	do do	do	Prt. Mulgrave, N.E	do	do do
Massena	W. P. Second ..	Reed...........	59	15	do do	do	do do	do	do do
J. Hunt........	S. J. Day	John Hilts	63	15	do do	Juillet 9 1870	Anse du Pirate, do	do	do do
May Edward...	W. P. Lennox ..	Jos. McCaulay..	70	50	Bay Booth, do	do	do do	do	do do
S. McKnown...	M. E. Pierce ...	O. M. Parson...	74	18	do do	do	do do	do	do réparer des avaries.
Twilight	E. Thorpe......	Henry Pierce...	96	13	Bristol, do	do	do do	do	Destiné p. la b. des Chaleurs
H. Robinson....	Sawyer et cie ...	E. Lewis.......	80	15	Bay Booth do	do	do do	do	Entré p.f. du bois et de l'eau
K. McClintock .	J. McClintock..	Silas Hodston...	71	17	do do	do	Port Mulgrave, do	do	do do
Frank Treat....	Frank Treat....	J. Roix	110	19	Frankfort, do	Juill. 10 1870	do do	do	do do

Carleton	O F Wanson et C.	T. Thomas......	63	15	Gloucester, do	do	do do	do	do do
A. McDonald...	Tefethen et cie.	A. McDonald ..	57	14	Portland, E.-U.	do	do do	do	Répar. tête de mât brisée.
Arisona	W. P. Lennox..	G. W. Stover...	73	14	Booth Bay do	do	Anse du Pirate, do	do	Baie des Chaleurs.
Diana	Thomas Orme ..	W. D. Orme....	51	12	do do	do	do do	do	do do
Highland Queen.	M.E. Pierce et cie	J. F. Dunton ..	73	12	do do	do	do do	d.	do do
Petagawa	C. F. Bryant ...	C. F. Bryan	103	17	Gloucester, do	do	do do	do	Débarquer des passagers.
Willie. G.......	Jos. Maddock ..	H. Pinkham....	59	14	Southport, do	Juil. 11 1870	Port Mulgrave, do	do	Entré faire du bois et de l'eau
Cadet	E. C. Brown et cie	E. C. Brown....	60	13	Gloucester, do	do	do do	do	do do
J. A. Steton...	Tarr et Booth...	J. Doherty	65	17	do do	do	do do	do	do do
Old Chad.......	S. McCowen et cie	L. M. Clintock .	71	17	Booth Bay, do	do	do do	do	do do
Otis D. Dana...	E. Pettinger....	P. Johnson	65	16	Gloucester, do	do	do do	do	do pour réparer des avaries
J. A. Thurlow..	Dennis Snairs ..	G. Smith.	66	16	do do	do	do do	do	do p faire du bois et de l'eau
Nola, C	Smith et Gott..	R. Cunningham.	65	15	do do.	do	do do	do	do do
Abbe Dodge....	do ...	J. Daniels......	60	15	do do	do	do do	do	do do
Joseph, O	J. O. Proctor...	E. Daniely	65	15	do do	do	do do	do	do do
Greyhouud	J. Welsh et cie..	J. Welsh.......	51	13	Newbury Port do	do	do do	do	do do
B. H. Smith....	J. J. Clark	J. Hearn.......	65	16	Gloucester, do	do	do do	do	do do
G. Hose........	Smith	Smith	73	18	Boston, do	do	Baie George, do	do	do do
Ellen	J. Bollman.....	J. H. Kenny ...	59	14	Newbury-port E.-U.	Juil. 15 1870	Anse du Moulin NE	Cap. P. A. Scott, Commandant Str. "Lady Head." do	Destiné p. Baie des Chaleurs
Belle Brandon..	W. H. McKay..	W. H. McKay..	59	12	Gloucester do	do	Plaster Cove, C. B.	do	do do
River Queen....	Rowe et Jordan.	G. Robinson....	65	16	do	do	Port Mulgrave, N.E	do	do do
Northerner	Smith et Gott...	S. W. Smith ...	65	13	do	do	do do	do	do do
A. Freeman ...	S. McCowan....	F. Boynton.....	50	17	Booth Bay do	Juil. 28 1870	do do	do	do do
J. G. Craig.....	C. P. Ingraham.	C. Maxwell.....	77	17	Gloucester do	do	do do	do	do do
Mary Ellen.....	Wm. Wharf....	Wm. Wharf....	54	14	do	do	do do	do	do do
Margaret.......	C. Parkurst	P. J. Fanning...	46	11	do	do	Anse du Pirate, do	do	do do
Sterling	J. Pew et fils....	John Dogo......	65	12	do	do	do do	do	do do
A. H. Wanson..	McKenzie et cie..	B. Webber	63	17	do	Août 14 1870	Anse de Ballantyne N. E..........	do	do do
W. S. Baker....	A. K. Pierce et cie.	A. K. Price.....	103	20	do	do	do do	do	Avait 200 barils de maquereau à bord.
Winged Arrow .	Smith et cie.....	J. Hanley	59	14	do	Sept. 15 1870	....	do	
J. H. Nickerson.	....	McDonald......	70	....	Salem, E.-U.	Juin 25 1870	Ingonish, C. B....	James A. Torcy, Commandant Str. "Ida E." do	
do	....	McDonald......	70	....	do do	Juin 26 1870	....	do	
Wompatuck	....	Mr. Goodwin...	40	....	Plymouth do	Juin 27 1870	....	do	
J. H. Nickerson.	....	McDonald.....	70	....	Salem do	Juin 30 1870	....	do	
J. F. Wonson ..	....	Mr. Webber....	63	....	Gloucester do	Avril 6 1870	Grande Anse, C. B	do	
Australia.......	....	Swim	Moy'ne 68 ton.	Moyenne 14.	Southport do	Avril 10 1870	Cap Canso, N. E.	do	300 quintaux de morue.
Engineer	....	Nickerson			Plymouth do	do	do do	do	900 do
Mary Greenwood	....	Capt. McMillan			Provincetown do	Avril 29 1870	Halifax, do	do	Entré pour rép. des avaries.
Rough and Ready........	....	Newcomb			do do	do	do do	do	700 quintaux de morue ; entré par suite de vents cont..

ETAT GÉNÉRAL des bâtiments visités dans la saison de 1870 par les officiers ayant le commandement de la police de marine.

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Ports	Lieux et jours où les bâtiments ont été visités.		Noms des officiers qui ont visité les bâtiments.	Remarques.
Bâtiments.	Propriétaires.	Maîtres.	Ton'x.	Hom's.	d'enregistrement	Date.	Où visités.		
F. Butler	....	Webber	Moyenne 68 tonneaux.	Moyenne 14.	Salem do	do	do do	do	Entré p. charger de la glace—eut ordre de partir.
C. H. Price	....	Everett			do do	Sept. 3, 1870	do do	do	do do
E. H. King	....	Coggins			Trenton do	do	do do	do	L'officier le jugea en expédition de contrebande et le signala à E. Benson, écr., officier de douane.
Wm. Sutton	....	Whitman			Gloucester do	Sept. 14, 1870	Guysboro, do	do	190 brls. de maquereau. Entrée pour faire du bois.
Enola. C.	....	Cunningham			do do	Sept. 15, 1870	do do	do	160 do do
W. Arrow	....	Henley			do do	Sept. 20, 1870	Canso, do	do	215 do p. des répar-
Surprise	....	Hipson			Plymouth do	do	Cap Canso, do	do	350 qtx. de morue. Entré p. réparer des avaries.
M. A. Taylor	....	Larkins			do do	do	do do	do	550 do do
Helen	....	W. Morrisey			Beverly do	Sept. 24, 1870	Sydney, C. B.	do	Entré pour faire de l'eau et acheter des maté. de pêche
Montezuma	....	....			do do	Sept. 30, 1870	Louisbourg	do	Entré pour faire de l'eau.
Spring ird.	....	Jos. Divine			do do	Oct. 1, 1870	do do	do	do do
River Dale.	....	Murphy			Gloucester do	Oct. 7, 1870	Port Hood, C. B.	do	100 brls. de maquereau. Entré pour faire de l'eau.
A. J. Franklin	....	Nass			do do	do	do do	do	170 do do
Lidda Lizza	....	Frolic			Portland do	do	do do	do	160 do do
do	....	do			do do	Oct. 10, 1870	do do	do	
Sargent Day	....	....			do do	do	do do	do	
A. J. Franklin	....	Ross			Gloucester do	Oct. 11, 1870	Grande Anse do	do	
Oliver Eldridge	....	....			do do	Oct. 12, 1870	Port Hood, do	do	280 brls. de maquereau.
Sultana	....	....			do do	do	do do	do	25 do
A. J. Franklin	....	Ross			do do	Oct. 15, 1870	Port Mulgrave, do	do	Pris pêchant en dedans de la limite des 3 milles, et ayant doubles papiers.
River Dale	....	Murphy			do do	Oct 25, 1870	Port Hood, C. B.	do	180 brls. de maquereau. Entré pour faire de l'eau.
J. F. Allen	....	McLean			do do	do	do do	do	150 do pour s'abriter.
Hiawatha	....	Murphy			do do	do	do do	do	195 do do

General Grant..	....	Bowie.........			do do	do	do do ..	do	170 barils de maq. Entré p. faire de l'eau et s'abriter.
Granada.......	....	Reynolds.......			do do	do	do do ..	do	
William Parsons.. ...	W. Parsons.....	J. McMillan....	72	17	Gloucester E.-U.	Juil. 6, 1870	Miramichi, N. B..	H. E. Betts, com. de la goël. "E. G. McLean."	15 barils de maquereau.
J. W. Brown...	Brown frères....	J. Whelan......	63	16	do do	Juil. 13, 1870	do	do	40 do
Enora C........	Smith et Galt...	Cunningham....	65	15	do do	do	do	do	
J. E. Cook.....	F. Master......	F. A. Jarman ..	82	15	Newburyport do	Juil. 15, 1870	Baie des Chaleurs.	do	
Algona.........	W. P. Lynick..	G. W. Stephens.	73	14	Booth Bay do	do	do ..	do	
J. W. Roberts..	Thompson et Barry....... ..	J. E. Thompson.	75	17	Rockport do	do	do ..	do	
								do	50 barils de maquereau. Entré p. faire de l'eau.
Veteran........	Parkis frères....	Murphy........	63	17	Gloucester do	Juil. 25, 1870	Paspébiac, B. Chal.		
Col. Ellsworth..	....	....	61	17	do do	do	do	do	
Wm. Sutton....	J. Clarke.......	Whiffe.........	70	15	do do	do	Port Daniel do	do	40 do do
D. Broadman...	....	....	....	....	do do	do	do do	do	
A. Franklin....	Rowe...........	J. Ross........	60	15	do do	do	do do	do	15 do do
Bessina........	Wm. Parsons...	J. Reed........	61	15	do do	do	do do	do	40 do do
Cadet..........	....	E. C. Brown....	60	13	do do	do	do do	do	20 do do
Laura Dodd....	Sexton et cie ...	Balada.........	94	20	do do	do	do do	do	220 do do
J. Sanburn.....	Down et cie	Balter....	64	15	do do	do	do do	do	60 do do
Fitz E. Riggs...	....	....	49	11	do do	do	Port Daniel Que.	do	5 do do
C. Hendrick....	Mooney....	Greenlin.......	77	18	Deer Island.....	do	do do	do	50 do do
Sea Queen......	Sexton et cie ...	B. Watts.......	62	15	Gloucester, E.-U.	do	do do	do	60 do do
Glen Woon.....	Rewe..........	Ross...........	64	17	do do	do	do do	do	30 do do
Mazeppa.......	J. McDonald...	Rabbett........	66	15	North Haven do	do	do do	do	70 do do
Montibello......	J. McClintock..	G. Skinner.....	50	13	Booth Bay do	do	do do	do	40 do do
Lizzie Poor.....	Maître.........	W. A. Dickson..	51	15	do do	do	do do	do	50 do do
Alice M. Lewis.	Maître.........	Lewis..........	66	18	Gloucester do	do	do do	do	30 do do
W. Draper.....	McCorn.......	E. G. Love......	62	17	Booth Bay do	do	do do	do	40 do do
Magnet........	....	....	64	16	Gloucester do	do	do do	do	180 do do
Lettie..........	....	....	57	14	....	Août 18, 1870	Bas. de Gaspé, do	do	Détenu, étant soupçonné d'être américain.
James E. Tarr..	....	....	70	19	Gloucester, E.-U.	Oct. 6, 1870	Goul. de Canso N.E.	do	300 b. de m. En. p. f. de l'eau
Annie & Lizzie..	....	Booth.........	59	14	Portland do	Oct. 7, 1870	Port Hood C.B.	do	160 do do
J. R. Nickerson.	J. Carroll......	....	67	16	Gloucester do	Oct. 21, 1870	Port Mulgrave do	do	120 do, allant à p. d'am.
Henry Stanbury	Patrick Bros....	....	59	14	do do	do	Gou. de Canso N.E.	do	225 do, gros temps.
Restless........	Geo. Baily......	....	60	15	do do	do	do do	do	230 do do
Alice M. Lewis. (2nd fois.)	J. Lewis........	.. ..	64	16	do do	do	do do	do	325 bar. de maq.; avait perdu 2 bât. de foc d. une temp.
Charger........	W. G. Thompson	....	60	15	do do	do	do do	do	Av. perdu 2 anc. avec ch. dans une tem., et s'en ret. à s. p.
Elisa Parker....	....	....	Moyenne 68 ton.	Moyenne 14 hom.	do do	Juil. 12, 1870	Prt. Mulgrave C.B.	J. C. E. Carmichael, com. de la goël. "Sweepstake."	A l'ancre et armé en pêche.
Lady Woodbury	....	....			Portland do	do	do do	do	Entré p. f. du bois et de l'eau
A. H. Hinch....	....	....			Westport do	do	do do	do	do do
A. H. Warton..	....	....			Gloucester do	do	do do	do	do do
Ellen Lewis....	....	....			Baie Booth do	Juil. 13, 1870	An. du Pirate, N.E.	do	do do

ETAT GÉNÉRAL des bâtiments visités dans la saison de 1870 par les officiers ayant le commandement de la police de marine.

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Ports	Lieux et jours où les bâtiments ont été visités.		Noms des officiers	Remarques.
Bâtiments.	Propriétaires.	Maîtres.	Ton'x.	Hom's.	d'enregistrement.	Date.	Où visités.	qui ont visité les bâtiments.	
Volunteer	......	......	Moyenne 68 tonneaux.	Moyenne 14 hommes.	Gloucester, E.U.	Juil 13, 1870	An. du Pirate, N.E.	J.C.E. Carmichael, commendent la goël. Sweepstake.	
E. K. Dresser	......	......			Baie Booth do	do	do do	do	Entré p. f. du bois et de l'eau
Highton Lass	......	......			Deer Island do	do	do do	do	do do
Emma Brown	......	......			do do	do	do do	do	do do
Sea Witch	......	......			Newburyport do	do	Prt. Mulgrave, C.B.	do	do do
Jas. Sewett	......	......			Bedford do	do	do do	do	do do
Restless	......	......			Gloucester do	do	do do	do	do do
E. K. Howe	......	......			do do	do	do do	do	do do
David Brown	......	......			North Haven do	do	do do	do	do do
Golden Eagle	......	......			Deer Island do	do	do do	do	do do
Harriet	......	......	Moyenne 68.	Moyenne 14.	N. Haven, U.E.	Juil. 13, 1870	Port Mulgrave, C.B.	do	A l'ancre et armé p. la pêche
Huntress	......	......			Newbury Port do	Juil. 14, 1870	An. du Pirate, N.E.	do	Entré p. f. du bois et de l'eau
Race Horse	......	......			do do	do	do do	do	do do
Nevada	......	......			Gloucester, do	do	do do	do	do do
Clarence Fry	......	......			North Haven, do	do	Port Mulgrave, C.B	do	do do
Montabella	......	......			Baie Booth, do	do	do do	do	do do
Minnotta Light	......	......			Cohassett, do	Juil. 15, 1870	do do	do	do do
Isaac Ritch	......	......			Salem, do	do	do do	do	do do
Alpha	......	......			Cohassett, do	do	do do	ao	do do
General Grant	......	......			Portland, do	do	do do	do	do do
Geo. W. Brown	......	......			Newbury Port do	do	An. du Pirate, N.E.	do	do do
J. E. Wanstin	......	......			Baie Booth, do	do	do do	do	do do
Q'n of the Fleet	......	......			Southport, do	do	do do	do	do do
F. E. Riggs	......	......			Gloucester, do	do	do do	do	do do
O. Friend	......	......			do do	do	do do	do	do do
Winged Arrow	......	......			do do	Juil. 16, 1870	Port Mulgrave, C.B	do	do do
Willie S. Corey	......	......			Portland, do	Juil. 16, 1870	do do	do	do do
George Rust	......	......			Gloucester, do	do	do do	do	do do
Franklin, H.	......	......			do do	do	do do	do	do do
Aaron Barnham	......	......			do do	do	do do	do	do do
Levi Lankin	......	......			do do	do	do do	do	do do
Waterfall	......	......			Southport, do	do	An. du Pirate, N.E.	do	do do
Alice Sea Fox	......	......			Baie Booth, do	do	do do	do	do do

Gartha Lewis...	....	....	72	Moyenne 14.	do do	Juil. 20, 1870	do do	do	do do
Sattawa........	....	....	69		Gloucester, do	do	do do	do	do do
Ruth Graves....	....	....	68		do do	do	Port Mulgrave, C.B	do	do do
Alice E. Turner.	....	....	67		do do	do	do do	do	do do
Wm. H. Arnold	....	....	66		do do	do	do do	do	do do
Annie Sargent..	....	....	67		Bay Booth, do	do	do do	do	do do
Ezra J. Clark ..	....	....	72		Gloucester, do	Juil. 21, 1870	do do	do	do do
Asa Bluff.......	....	....	84		Salem, do	do	do do	do	do do
W. A. Penn. jun.	....	....	84		Gloucester, do	do	do do	do	do do
E. A. Nickerson.	....	....	70		do do	do	An. du Pirate, N.E.	do	do do
E. T. Willard ..	....	....	60		Southport, do	do	do do	do	do do
White Eagle....	....	....	71		Gloucester. do	Juil. 22, 1870	Port Mulgrave, C.B	do	do do
River Dale	....	....	61		do do	do	do do	do	do do
E. F. Treferson.	....	....	81		Portland, do	Juil. 23, 1870	do do	do	do do
Edward Burke..	....	....	41		Newbury Port do	do	do do	do	do do
John Edwards..	....	....	68		Gloucester, do	do	An. du Pirate, N.E.	do	do do
Golden Eagle...	....	....	59		do do	do	do do	do	do do
Lone Star......	....	....	45		Newcastle, do	Juil. 27, 1870	Port Mulgrave, C.B	do	do do
Mary Ellen.....	....	....	54		Gloucester, do	do	do do	do	do do
James D. Craig.	....	....	77		Portland, do	Juil. 28, 1870	do do	do	do do
Northerner.	....	....	56		Gloucester, do	do	do do	do	do do
Thos. Fiske	....	....	81		New London, do	do	do do	do	do do
Laura Morgan..	....	....	73		Gloucester, do	do	do do	do	do do
Mary Louisa ...	....	....	68		do do	do	do do	do	do do
Eliska.........	....	....	52		Southport, do	do	An. du Pirate, N.E.	do	do do
Island Queen ...	....	Collins	64		Gloucester, do	do	do do	do	do do
Tornado........	....	Collins	80		Eastport, E.U..	Juil. 28 1870.	An. du Pirate, N.E.	do	A l'ancre et armé pour la pêche.
Margaret.......	....	....	46		Gloucester do	do 29 do	Prt. Mulgrove, C.B.	do	Ent. p. faire du b. et de l'eau.
Eliza Thomson..	Maître et autres	Roll	89		Newb'yport do	do 30 do	do do	do	do do
Charger	D. Howe et cie.	Thisby	54		Gloucester do	do 30 do	do do	do	do do
H. Sarmother...	Do	Ryan	58		do do	do 30 do	An. du Pirate, N.E.	do	do do
American Eagle.	Hamlin	Stapleton.......	61		do do	Août 1, 1870	do do	do	288 bar. de maquereau. S en retour. à son port d'arm.
S. L. Foster....	Maître et autres.	Trover	48		Bremen do	do 1, do	Port Hood, C.B.	do	A l'ancre.
Geo. F. Kean...	Do	Abnet	70		do do	do 1, do	do do	do	do
Island Queen ...	Collins	Collins	64		Gloucester do	do 1, do	do do	do	do
Gen. McLellan .	Do	do	64		do do	do 1, do	do do	do	do
E. F. Willard...	Maître et autres.	Thompson......	69		Southport do	do 5, do	Port Mulgrave, do	do	do
Waterfall.......	Do	do	60		do do	....	do do	do	Hélé s'en retournait.
Laura A. Webb.	Webb	Webb	96	20	Deer Island do	do 6, do	do do	do	A l'ancre.
E. H. Pews	Do	do	96	20	do do	do 6, do	do do	do	Hélé; s'en retournait.
Boneta	Do	Cook...........	96	20	Gloucester do	do 6, do	do do	do	do do
R. J. Evans	Maître	Morgan	78	14	Newb'yport do	do 7, do	Pt. Hawkesbu'y do	do	150 barils de maquereau.
R. S. Warren...	Warren	Pickell	74	16	Deer Ioland do	do 11, do	Port Mulgrave, do	do	150 do
S. A. Warren ..	Do	Long...........	59	14	do do	do 11, do	do do	do	150 do
J. Warren	Do	Robbins........	68	16	do do	do 11, do	do do	do	150 do
Lizz. A. Tarr...	Tarr, Brooks et cie	J. Sulf	63	12	Gloucester do	do 13, do	do do	do	A l'ancre.
Samuel Ober...	Maitre	R. H. Nickerson	67	13	Provine'town do	do 14. do	Pt. Hawkesbu'y, do	do	1,300 quintaux de morue; s'en retournait.
Luc. Curtis.....	Brown Frères...	McPherson....	54	12	Gloucester do	do 15, do	Port Mulgrave, C.B	do	140 barils de maquereau.

ETAT GÉNÉRAL des bâtiments visités dans la saison de 1870 par les officiers ayant le commandement de la police de la marine.

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Ports d'enregistrement	Lieux et jours où les bâtiments ont été visités.		Noms des officiers qui ont visité les bâtiments.	Remarques.
Bâtiments.	Propriétaires.	Maître.	Ton'x.	Hom's.		Date.	Où visités.		
Messenger	Mason	Ingersoll	66	15	Gloucester, E.U.	Août15,1870	PortMulgrave,C.B	J.C.E. Carmichael, com. la goëlette "Sweepstake."	150 do. A l'ancre.
J. G. Inis......	Dudd et Tarr ...	McKenney	82	18	do do	do 15, do	do do	do	190 do do
M. E. Daniel....	Whlen et Wans'n	Marten.........	67	16	do do	Sep.20, 1870	Pt. Hawkesbu'y, do	do	A l'ancre pour faire du bois et de l'eau.
E. R. Nickerson.	Maître et autres.	Carroll	82	17	do do	Oct.14, do	Port Hood, do	do	100 do do
S. E. Lawlor ...	Do	Cushing	74	18	Salem do	do 14, do	do do	do	206 do do
Mary Ann	Do	Morrisey	101	20	Gloucester do	do 14, do	do do	do	390 do do
Elect Flash.....	Do	McDonnell	82	17	do do	do 14, do	do do	do	408 do do
J. T. Allen	Betlock	do	62	15	do do	do 14, do	do do	do	125 do do
Hiawatha	Babbin.........	Martir	64	15	do do	do 14, do	do do	do	170 do do
F. A. Smith	Byron Hims....	Caleb Hims	68	14	Beverley do	do 24, do	....	A. Betts, commandant la goël. "Water Lily."	
Romp	S. Buckman....	Mr. Oliver	68	14	Eastport do	Nov. 8, do	Back Bay, N.B.	do	Saisi pour avoir pêché aux Trois-Iles, Grand Manan.
White Fawn ...	M. Marshall....	....	64	....	Gloucester do	do 25, do	Head Harbor do	do	Se préparait à pêcher.
Sarah E. Snow..	....	....	Moyenne 68.	Moyenne 14.	do do	Déc.14, do	Back Bay do	do	Avait un permis du sous-percepteur des douanes de St. George, d'ach. du har.
G. G. Kidder...	....	....			do do	do 14, do	do do	do	do do
Dreadnaught ...	....	....			do do	Jan.10, 1871	do do	do	Avait une matricule britannique au nom d'Adam Black. On croit que le p. réside à Lubec, Me., E.U.
A. M. Dodd....	....	....			do do	do 11, do	do do	do	Entré pour charg. du pois'n
Island Queen ...	....	....			Siran Islands do	do 11, do	do do	do	do
Waverley	....	....			Rockport do	do 12, do	do do	do	do
Perseverance ...	W. Thorpe.	....			Eastport do	do 12, do	Bliss Harbor do	do	Saisi pour avoir pêché à 200 brasses du rivage.
Sergeant S. Day.	....	....	85	20	Gloucester,Mass.	Juil. 9, 1870.	Paspébiac, Québec.	G. V. Story, com. la goëlette "England."	
Setagon	C. Bryant	C. Bryant	103	20	do do	do 20, do	Miscou, N. B..	do	Bonne pêche.
Olive Robinson..	A. Lewis	A. Lewis	82	15	Bay Booth......	do 20, do	do do ..	do	Très-mauvaise pêche. do do

W. S. Baker....	A Pierce	A. Pieree.......	103	20	Gloucester......	do 20, do	do do ..	do	do do
L. M. Ward....	Toleman.	T. Hatch.	89	18	Deer Island.....	do 20, do	do do ..	do	do do
J. Armstrong...	Jowitt et cie....	B. F. Jowitt....	69	17	Wiscapet.	do 21, do	Caraquette, do ..	do	do do
Mary Edward...	Lennox.........	J. McCaulay ...	69	15	Booth Bay	do 21, do	do do ..	do	do do
Banner	McFarlane	F. McFarlane ..	54	13	Belfast, E. U...	do 21, do	do do ..	do	Avait fait assez bonne pêche
Lizzie Poer.	Dickie et cie.. .	F. Dickie.......	51	15	Booth Bay......	do 21, do	do do ..	do	do do
Esther..........	Smith et Oaks...	A. Coleskie.....	62	16	Gloucester......	do 22, do	do do ..	do	Mauvaise pêche.
Volunteer	Penn et fils.	Joseph Smith...	69	15	Gloucester, E.U.	do 25, do	Port Daniel, Québ.	do	Venait de comm. la pêche.
A. McDonald...	H. Trefelthen et cie...........	A. McDonald...	57	15	Portland, do .	do 27, do	Bathurst, N. B..	do	Mauv.pêche,entrép.radoub.
Emma Brown...	S. B. Maugry ..	H. F. Cole.....	48	14	Deer Island, do .	do 31, do	Paspébiac, Québec.	do	Pêche médiocre.
Linda and Lizzie	G. Trefelthen ..	Frellick	58	15	Portland, do .	do 31, do	do do ..	do	do
Joseph F. Allen.	B. Medick et cie.	McLane	62	15	Gloucester, do .	do 31, do	Port Daniel, do ..	do	Pas de poisson.
Emily F. Swift .	do	Silas B. Owen ..	64	11	South Port, do .	do 31, do	do do ..	do	do
General Grant..	Cameron et North	Johnson........	89	17	do do .	Août 2, 1870	do do ..	do	Pris 120brls. de maquereau.
Ocemite........	G. Brown et cie.	John Powers ...	71	17	Gloucester, do .	do 2, do	Miscou, N. B..	do	Chargement médiocre.
Finance	Sydney Friend..	J. Hendrick	66	15	do do .	do 2, do	do do ..	do	do
Attie C. Smith..	do	W. Brown	100	16	Newburyport do	do 2, do	-do do ..	do	do
Arizona	W. Lennox.....	G. W. Stovr....	73	14	Booth Bay, do .	do 12, do	do do ..	do	do
James Jewett...	Woods et cie....	H. Coombs	55	13	Belfast do .	do 15, do	Eglise Brûlée do ..	do	Pris 140brls. de maquereau.
Annie Eliza.....	Franklin Treat..	W. P. Clarke...	97	19	Frankfort, do .	do 15, do	Escuménac, do ..	do	do 175 do
Ella L Treferthen	A. Stevenson...	J. Emmons.....	81	14	Portland, do .	do 15, do	do do ..	do	do 75 do
Sea Witch	R. Baily et fils...	J. Post.........	49	12	Newburyport, do	de 25, do	Pte. aux Sapins, do	do	do 125 do
Ann Lizza......	Franklin Treat .	W. P. Clark....	97	19	Frankfort	do 25, do	Ile du Portage do.	do	do 185 do
Octavia..	L. C. Owens....	S. Patterson....	64	13	G'rgetown, I.P.E	do 24, do	do do ..	do	do 75 do
Forest Queen...	F. S. Lewis.....	T. M. Tilden ...	45	11	Belfast	do 28, do	Escuménac, do ...	do	do 60 do
Frank Treat....	F. Great........	J. Royx........	109	19	Frankfort	do 28, do	do do ..	do	do 180 do
Aaron Perkins..	Paddinghill.....	E. Watson	45	13	Salem..........	Sept. 7, 1870	Paspébiac, Québec.	do	do 115 do
George Gilmour.	....	G. Gardner.....	59		Cutler, E. U....	Mai 8, 1870	Iles de la Madeleine	N. Lavoie, Com. "La Canadienne."	N'avait pas pris de hareng; venu trop tard, saison finie.
Olive Branch ...	....	G. French......	62		do	do .	do ..	do	do do
Oasis..........	....	B. Olmore......	18		do	do .	do ..	do	do do
Decator	....	G. Mellon......	31		do ..	do .	do ..	do	do do
Pointer	....	Holmes	74		Eastport, E.U..	do .	do ..	do	do do
Henery, R......	....	Wilcox.........	34		Lubec do .	do .	do ..	do	do do
Tornado........	....	S. Parrit	105		Eastport do .	do .	do ..	do	do do
Princes	....	Hopkins	64		Bucksport do .	do .	do ..	do	do do
Pintor	....	Pike	54		Lubec do .	do .	do ..	do	do do
Romp..........	....	Miller.........	87	Moyenne 14.	do do .	do .	do ..	do	do do
Hattie	....	Fanning........	52		do do .	do .	do ..	do	do do
W. R. Page	....	Malloch........	80		Eastport do .	do .	do ..	do	do do
Sarah Nightingale.	....	Hilyard	48		do do .	do .	do ..	do	do do
Mollie Porter...	....	Delaney	97		Maine do .	do .	do ..	do	do do
Samuel E. Sayers	....	Sayers	74		do do .	Mai 9, 1870	do ..	do	do do
Henry Hardy...	....	Hardy	81		do do .	do .	do ..	do	do do
Chas. P. Thompson	....	Cash	73		do do .	do .	do ..	do	do do
Wild Fire	....	Barnes.........	108		do do .	do .	do ..	do	do do
Laura A. Dodd.	....	Malady	94		do do .	do .	do ..	do	do do

ETAT GÉNÉRAL des bâtiments visités dans la saison de 1870 par les officiers ayant le commandement de la police de marine.

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Ports d'enregistrement		Lieux et jours où les bâtiments ont été visités.		Noms des officiers qui ont visité les bâtiments.	Remarques.
Bâtiments.	Proprétaires.	Maîtres.	Tonneaux.	Hommes.			Date.	Où visités.		
General Grant..	....	Cools	86	Moyenne 14.	Maine,	E.U.	Mai 9, 1870	Iles de la Madeleine	N. Lavoie, command. "La Canadienne."	N'avait pas pris de hareng; était venu trop tard, la saison était passée.
Cerena Ann	....	Smith.........	62		do	do	do	do	do	do do
General Cook...	....	Bears	64		do	do	do	do	do	do do
Chas. Elsworth.	....	Howard	82		do	do	do	do	do	do do
Leon. McKenzie	....	Merchant	64		do	do	Mai 10, 1870	do	do	do do
American Eagle.	....	Stappleton	61		do	do	do	do	do	do do
Energy.........	....	Walsh	88		do	do	do	do	do	do do
L. M. Mamgammon.........	....	Collins	73		do	do	do	do	do	do do
Isaac Rich	....	Boyant..... ...	92		do	do	do	do	do	do do
Nathan Light ..	....	Carr	48		do	do	do	do	do	do do
Annie Harris ...	....	Harris..........	62		do	do	Mai 11, 1870	do	do	do do
James C. Tarr..	....	Philips	82		do	do	do 11, do	do	do	do do
Spring Bird.....	....	McCormick.....	80		do	do	do 11, do	do	do	do do
W. L. Smith ...	....	Smith	82		do	do	do 11, do	do	do	do do
Mary M.........	....	Harris..........	101		do	do	do 11, do	do	do	do do
Langamon......	....	Osier	27		do	do	do 11, do	do	do	do do
Huntress.......	....	Thompson......	70		do	do	do 11, do	do	do	do do
Martha Pike....	....	Bradley	80		do	do	do 11, do	do	do	do do
Arcola	....	Hobbs..........	60		do	do	do 11, do	do	do	do do
J. O. Friend....	....	Nickerson	51		do	do	do 12, do	do	do	do do
Bloomer........	....	Williams........	60		do	do	do 12, do	do	do	do do
Charles Watter.	....	Atwood	58		do	do	do 12, do	do	do	do do
Love Owner	....	Goff............	40		do	do	do 12, do	do	do	do do
Sitonea.........	....	Long...........	64		do	do	do 12, do	do	do	do do
Antelope	....	Freeman	65		do	do	d0 12, do	do	do	do do
David Howes ...	....	Nickerson	61		Harwick,	do	do 12, do	do	do	do do
Harriette.......	....	Clements.......	47		Maine,	do	do 12, do	do	do	do do
Joséphine.......	....	McDonald......	50		M. Désert,	do	do 12, do	do	do	do do
Oliver Albridge.	....	McDonald......	66	16	Gloucester,	do.	Juil. 25, do	Percé, Québec....	do	Entré pour eau et p. répar.
Lant...........	....	Allen...........	53	13	do	do	do 17, do	Port Daniel, Québ.	do	do pour du bois.
Fenian.........	....	Wilson..........	65	15	Boston,	do	do 30, do	Paspébiac, Québec.	do	do p. réparer des avaries

Ella E. Tanner..	....	Stafford	66	15	Gloucester do	Août 1er, do	do do	do	do pour s'abriter.
Claret Champagne	....	Stirnel	69	17	do do	do 7, do	Port Daniel, do	do	do do
Carleton	....	Thomas	63	13	do do	do 7, do	do do	do	do do
Lizzie A. Tarr ..	....	Selff	63	12	do do	do 29, do	B. Ste. Marguerite	do	Bâtiment saisi.
J. B. Woodbury	....	W. Webber.....	63	15	Portland; do	Juin 22, do	Gaspé, Québec....	do L. H. Lachance, com'nt. la goëlette "Stella Maris."	Venait de quitter Portland pour aller à la pêche du maquereau.
W. Bigle	....	J. Bigle........	65	16	Gloucester, do	do 30, do	Percé, do	do	Avait pris 50 barils de maquereau. Entré p. f. d. l'eau
Col. Cook.......	....	J. Bearce.......	62	16	do do	do 8, do	Gaspé, do	do	do 50 do
J. B. McLellan .	....	P. Leena.......	62	17	do do	do 8, do	do do	do	do 100 do
Flying Cloud ...	....	W. Gammon....	63	15	do do	do 10, do	do do	do	do 80 do
W. Partson.....	....	McMillen.......	61	16	do do	do 10, do	Percé, Quebec....	do	do 15, ent. p. rép. d. ava.
J. B. Tarr......	....	G. McKeaney ..	63	15	do do	do 10, do	do do	do	do 60 do pour s'abriter.
Lizzie Poor	....	Dickney.........	61	16	Boothbay, do	do 10, do	do do	do	Pas de maquereau do
J. J. Clarke....	....	Geo. Lee	60	15	Gloucester, do	do 10, do	do do	do	20 b. de maquereau do
W. Kane.......	....	P. Donilley.....	62	15	do do	do 13, do	do do	do	Pas de maquereau do
Forest Queen...	....	J. M. Tilden....	63	15	Belfast, do	do 13, do	Ile de la Madeleine	do	do do p. s'abriter.
Joshua Sanborn.	....	Pat Boteer......	58	14	Gloucester, do	do 13, do	do	do	do do
American Eagle.	....	W. Andrew.....	64	17	do do	do 13, do	do	do	Avait pris 100 b. de maquereau. Entré p. s'abriter.
Alice et Louis...	....	E. Goodwin.....	63	16	do do	do 13, do	do	do	do 20 do
Flying Cloud....	....	W. Gammmon..	63	15	do do	do 13, do	do	do	
W. Partson.....	....	McMillan	61	16	do do	do 13, do	do	do	
J. Clarke.......	....	Geo. Lee.......	60	15	do do	do 13, do	Percé, Québec	do	
Willie Erdix....	....	Whelan	35	11	Boston, do	do 13, do	Paspébiac, Québec	do	P. de maquereau de de
Col. Elsworth ..	....	F. Owen........	82	17	Gloucester, do	do 23, do	do do	do	10 barils de maquereau. Entré pour faire de l'eau.
Carleton........	....	Frank Thomas..	60	15	do do	do 29, do	do do	do	35 do do
Fenian	....	Whelan.........	34	11	Boston, do	do 29, do	do do	do	65 do E. p. rép. des avaries
Laura Dodd	....	E. Malady......	94	20	Gloucester, do	do 29, do	do do	do	225 do do p. s'abriter.
Flee Wood......	....	T. L. Tilden....	55	15	New Haven, do	do 29, do	Johnson Brook, NB	do	65 do do p. rép. des avaries
Eliza K. Parker.	....	W. Richard.....	73	15	Gloucester, do	do 29, do	do do	do	60 do do p. faire de l'eau.
E. H. Wanson..	....	S. W. Rebber...	63	17	do do	do 30, do	do do	do	57 do do do
S. W. Roberts..	....	G. Thompson...	75	17	Rockport, do	do 30, do	Port Daniel, Qué.	do	40 do do do
Rebecca S. Warren	....	S. Rickney......	74	16	Rock bay, do	do 31, do	Paspébiac, Québec	do	140 do do do
Jos. J. Hellen ..	....	J. McLean......	62	15	Gloucester, do	do 31, do	do do	do	20 do do do
John Garraid ...	....	George Row....	33	14	Mubb port, do	Août 6, do	do do	do	80 do do pour s'abriter.
A. J. Franklin..	....	J. Ross.........	53	15	Gloucester, de	do 6, do	do do	do	50 do do do
Messenger	....	J. Anderson....	66	17	do do	do 6, do	do do	do	120 do do do
B. X. Hough ...	....	G. Gray........	62	15	do do	do 6, do	do do	do	80 do do do
Julia Grace.....	....	J. Stah.........	62	14	Rockwood, do	do 6, do	do do	do	.. do do do
Sea Witch	....	P. Post.........	49	12	Newb'yport, do	do 6, do	do do	do	80 do do do
Mary et Edward.	....	S. W. McCauley.	70	16	Baie Booth, do	do 6, do	do do	do	83 do do p. rép. des avaries
Orizona	....	S. W. Stoven...	93	14	do do	do 6, do	do do	do	30 do do pour s'abriter.

ETAT GENERAL des bâtiments visités dans la saison de 1870 par les officiers ayant le commandement de la police de marine,

Noms des bâtiments et des propriétaires.			Tonnage.		Port d'enregistrement	Lieux et jours où les bâtiments ont été visités.		Noms des officiers qui ont visité les bâtiments.	Remarques.
Bâtiments.	Propriétaires.	Maîtres.	Ton'x.	Hom's.		Date.	Où visités.		
Emma Brown ..	....	H. T. Cole	48	14	Deer Isle, E.U.	Août 6 1870	Paspébiac, Québec	L. H. Lachance, command. la goëlette " Stella Maris."	85 barils de maquereau. Entré pour s'abriter.
Emily F. Swift .	....	S. B. Horn.....	64	11	South port, do	do 6, do	do do	do	20 do do
Montebello	....	D. Schooner....	50	13	Bay Booth, do	do 6, do	do do	do	85 do do
E. K. Dresser ..	....	E. Lovel........	62	17	do do	do 6, do	d do	do	60 do do
Panther	....	Belledor........	38	12	Deer Isle do	do 6, do	do do	do	.5 do do
Fenian	....	Whelan.........	34	11	Boston, do	do 6, do	do do	do	.. do do p. rép. d. avaries.
General Grant ..	....	J. Burey	50	15	Portland, do	do 6, do	do do	do	30 do do p. faire de l'eau.
Banner.........	....	R. Alice........	23	7	Cushing, do	do 6, do	Percé, do	do	240 qtx. de morue. Entré pour s'ab iter.
Meteor.........	....	E. L. Stephens..	38	7	Gloucester, do	do 15, do	Cape Cove, do	do	200 do do p. faire de l'eau.

5-46

APPEN

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs impériaux et canadiens pour

Nom du bâtiment.	No. ton'x.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Port d'attache.	Date de la saisie.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Wampatuck	40	M. Goodwin..........	Plymouth, E. U......	27 juin 1870.	A environ un mille et demi du rivage, devant la côte nord de la baie d'Aspy, Cap-Breton.
J. H Nickerson ..	70	M. McDonald	Salem, E. U.........	30 juin 1870.	A moins de 3 encâblures du rivage, sur le côté sud de la baie d'Ingonish, N. E., immédiatement sous l'île Ingonish.

DICE CC.

faits de violation des lois de pêche et de revenu pendant la saison de 1870,

Si le bâtiment se trouvait sur port sans cause, commerçait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quand et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat et si la cause du navire a été défendue par un avocat	Nom de celui qui a fait la saisie.
Etait occupé à pêcher ; les hommes rentraient leurs lignes ; il y avait sur le pont 15 à 20 poissons venant d'être pris et dont quelques-uns étaient encore en vie, et des lignes à morue. Le capit., qui se trouvait à terre lorsque son bâtiment a été visité, a admis, de retour à bord, qu'il savait que son équipage avait violé les lois, qu'il ne pouvait blâmer le com. Tory d'opérer la saisie, mais que ses hommes avaient une envie si enragée de pêcher qu'ils n'avaient pas voulu se tenir en repos, même après qu'il leur eût dit de ne point pêcher en dedans de la limite pendant qu'il serait absent ; et il demandait pour cette raison qu'on voulut bien le traiter avec indulg. L'avocat du défend. ayant eu trois mois durant toute faculté de prendre con-du témoig. du plai., il n'a rien été fait en vue de contredire ce témoignage. Déf. s'est bornée à alléguer que la pêche s'était faite pendant l'absence du maître et sans sa permission,—allég. restée absolument sans preuve.	Cause jugée à Halifax, à la cour de la vice-amirauté ; bâtiment condamné et vendu pour $800. Cause défendue.	James A. Tory. Goëlette *Ida E*
Avait été averti trois fois aupar., savoir le 25, le 26 et le 27 juin; La veille du jour de la saisie, le com. Tory avait donné au p. d'amples dét. sur les lois de pêche et sur ses instructions et lui avait même mis dans les mains la circulaire de M. Boutwell prév. les pêch. américains de ne point empiéter sur la zone proh., enfin avait fait de son mieux pour le dissuader de com. aucun acte de violation. Lorsque le commen. Tory se rendit à bord, l'équip. l'informa que le bât. était venu là à dessein de se procurer de la boitte. Le maître était à terre. M. Tory ordonna à l'équipage de l'env. chercher, et de partir dans une heure. Env. une heure après, comme il repassait près de la goël., M. Tory fut prié par le maître de lui perm. de rester le lendemain (dimanche) pour qu'il pût se procurer plus de boitte. M. Tory refusa et informa le capitaine que déjà il avait violé la loi et s'était rendu passible de pénalité. Le dim. matin, le *Nickerson* était enc. à l'ancre au même end., et il y demeura jusque sur les 6 heures du soir. Etant allé à bord le com. Tory eut réponse du capitaine que l'équipage était à terre, mais qu'il l'attendait d'un moment à l'autre et qu'il mettrait à la voile immédiatement après le retour de ses hommes. Sur cette assurance, le bâtiment ne fut pas alors retenu. Le lundi, après avoir été au cap Nord, avoir saisi le *Wampatuck*, et l'avoir cond. à Sydney, l'*Ida E* s'en revint à la baie d'Aspy, et y retrouva encore le *Nickerson*, à moins de trois encâblures du rivage. Le com. Tory se rendit à bord, le maître et l'équipage lui dirent qu'ils étaient venus là pour augmenter leur approvisionnement de boitte. Il y avait dans la cale une certaine quantité de harengs frais du matin. Au moment de la saisie, la goëlette contenait outre ses provisions, 250 quintaux de morue fraîche et 50 quintaux de flétans frais, mis dans de la glace.	A la cour de la vice-amirauté. Cause pendante. Est défendue.	James A. Tory. Goëlette *Ida E.*

TABLEAU des bâtiments saisis par les

Nom du bâtiment.	No. de tonx.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Port d'attache.	Date de la saisie.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Minnie	...	M. Campbell	Halifax, N.-E.........	28 juil. 1870.	Baie d'Aspy, Cap-Breton.
Lettie............	57	M. McGowan, propriétaire ; M. Beeman, maître.	Ile du Prince-Edouard.	18 août 1870.	A un demi-mille vis-à-vis le phare, dans le port de Gaspé, prov. de Québec.
Lizzie A. Tarr....	63	MM. Tarr frères......	Gloucester, Mass., E.-U	27 août 1870.	A environ 350 verges du rivage, dans la baie Ste.-Marguerite, rive nord du golfe St.-Laurent, province de Québec.
A. H. Wanson...	63	M. Webber	Do	3 sept. 1870.	A moins de 2 milles au sud de l'île aux Loups-marins, et de 3 miles du rivage du Cap-Breton, N.-E.
H. W. Lewis	31	M. Watson...........	Halifax, N.-E....... .	17 sept. 1870.	A l'île Henry, près de Port Hood, N.-E.
A. J. Franklin ..	..	M. Nass..............	Gloucester, Mass., E.-U	15 oct. 1870.	A moins de 2 milles du rivage dans la Grande-Anse, Cap-Breton, N.-E.

croiseurs impériaux et canadiens, etc.—*Suite.*

Si le bâtiment se trouvait sur port sans cause, commerçait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quand et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat, et si la cause du nav. a été défendue par un avocat.	Nom de celui qui a fait la saisie.
Avait violé les lois de douanes, en entrant dans la baie d'Aspy (qui n'est pas un port ou lieu ouvert) avec des marchandises assujéties à des droits, sans être forcé de faire cette relâche par le gros temps ou par une cause inévitable; avait débarqué à terre des marchandises; essayé d'éviter le canot du cutter qui venait l'ab., et enfin essayé de coul. bas son preneur.	Défendeur condamné à une amende de $800. A appelé. Cause défendue.	James A. Tory. Goëlette *Ida E.*
Au moment de la capture, pêchait sur la côte de Gaspé; depuis sept jours se livrait à la pêche dans la zone prohibée; avait été visité et averti; a été saisi parce que d'après les apparences le bâtim. appart. à un étranger, les papiers produits par le maître rend. ce bâtim. saisissable également soit pour fait d'infrac. à l'acte sur la marine marchande ou pour contravention à l'acte concernant la pêche par les navires étrangers.	Cause pendante aux cours du Nouveau-Brunswick. Défendue.	H. E. Betts. Goëlette *Ella G. McLean.*
Etait à l'ancre à la pointe ouest de la baie de Ste. Margueritte, près des Sept-Iles, côte du St. Laurent, ouest du Mont Joli, à environ 350 verges du rivage. Cinq embarc. de pêche se trouv. le long du bâtim.; l'équip. venait justem. de tendre les lignes, qui allaient de goëlette à terre ferme. On trouva six flétans pris aux hameç. Le maître avoua que le prop. du bâtiment lui avait dit d'aller pêcher là, parceque le cutter du gouvernement se montrait rarement dans ce parage; et un des hom. de l'équipage déclara que s'ils eussent eu une bonne lunette d'approche ils n'auraient pas été pris.	Cause jugée à la cour de la vice-amirauté, à Québec. Bâtiment condamné et vendu $2,801. Cause défendue.	N. Lavoie. Goëlette *La Canadienne.*
Etait occupé à pêcher; prenait du maquereau et jetait de la boitte à moins d'un tiers de mille de terre dans la Grande-Anse du Cap-Breton. Lorsque le com. Carmchæl monta à bord, il y avait quatre lig. par-dessus le plat-bord à l'eau; plus. ham. étaient fraîchement amorcés, et on voyait sur le pont des écailles de maquereau frais. A l'ap. du cutter le *A. H. Wanson* avait jeté à l'eau des maq. ronds, afin de faire disparaître ce corps de délit. Ce bâtiment avait été déjà visité et averti.	Cause jugée à la cour de la vice-amirauté, Halifax. Bâtiment condamné, et cautionnement pour la somme de $3,550, confisqué. Cause défendue.	J. C. E. Carmichael. Goëlette *Sweepstake.*
Saisi pour avoir violé les lois de rev., ayant à bord 2 ou plus de 2 gr. baril de spiritueux et autres marchandises non mentionnées sur le manifeste.	A la cour de la vice-amirauté, Halifax. Cause pendante. Défendue.	J. C. E. Carmichael. Goëlette *Sweepstake.*
Lorsque le com. Tory monta à bord, des lig. à maq. ét. cueillies sur le plat-bord de la goël. mouillées encore; les hameç. étaient fraîch. garnis de boitte; sur le pont il y avait du sang fr. depois., des ouïes et écailles de maq. frais, avec toutes les apparences qu'on venait à l'inst. de jeter la boitte par-des. bord. Le cap. nia d'av. pêché là en ded. de la lim.; sur quoi le com. Tory se désista à l'int. de saisir le bât., mais prévint le cap. que s'il le trompait, il le saisirait plus tard. Par des renseig. obt. de bât. britan. qui av. pêché au même end. et dans le même temps que le *A. J. Franklin*, on constata que cette goëlette avait pêché auprès d'eux, en dedans de la limite des trois milles, lorsqu'elle fut visitée la premiere fois. En conséquence elle a été saisie le 15 octobre, ayant été arrêtée le 7 du même mois.	Cause jugée à la cour de la vice-amirauté, Halifax. Bâtim. condamné. Cause défendue.	James A. Tory. Goëlette Ida E.

TABLEAU des bâtiments saisis par les croiseurs

Nom du bâtiment.	No. de to'x.	Nom du capitaine ou du propriétaire.	Port d'attache.	Date de la saisie.	Lieu de la saisie, sa distance du rivage.
Granada..........	..	M. Paine.............	Provincetown, Mass., E. U.	25 oct. 1870.	Port Hood, Cap-Breton, N. E.
Romp............	20	M. Oliver	Eastport, Maine, E. U.	8 nov. 1870.	Quai d'Olivier Back Bay, comté de Charlotte, N.B.
White Fawn......	64	M. Marshall	Gloucester, Mass., E. U.	25 nov. 1870.	Head Harbor, CampoBello, N.B.
Perseverance	21	M. Thorpe	Eastport, Maine, E. U.	12 jan. 1871.	Environ 200 brasses de l'Ile Fry, dans le hâvre de Bliss, comté de Charlotte, N.B.
. G. Marshall...	53	M. Marshall	Rustico, Ile du Prince-Edouard.	31 juil. 1870.	Près du rivage, baie de Gaspé.
Clara F. Friend ..	70	M. Grady	Gloucester, Mass., E.U,	...... 1870.	A 1 mille de terre, devant la Longue Pointe, près de la Pointe Est, I.P.E.
Albert	90	M. Banks	Barrington, N. E......	20 août 1870	Charlottetown, I. P. E.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DSS PÊCHERIES,
Branche des Pêcheries, Ottawa, 1870.
(Certifié), W. F. WHITCHER.

croisseurs impériaux et canadiens, etc.—*Suite,*

Si le bâtiment se trouvait sur port sans cause, commerçait, etc., était occupé à pêcher, avait pêché ou se préparait à pêcher.	Quand et devant quel tribunal a eu lieu la poursuite, son résultat, etsi la cause du navire a été défendue par un avocat	Nom de celui qui a fait la saisie.	
A l'ancre à Port Hood, et sans aucune sorte de congé. Il y avait à bord 1 pièce de melasse, 3 futailles d'huile parafine, 8 boîtes et qu'rt de tabac, 1 caisse de bottes de caoutchouc, 1 fût de gin, 1 paquet de toile cirée, 2 caisses de thé, 12 rets, 10 cueilles de corde, 4 paquets et 2 cueilles de lignes, 1 paquet de liège, 7, grosses d'hameçons, 1 boîtes de balances, 20 brls. de farine, 1 paquet de merlin, 3 doz. de plombs à morue, 16 bois. de pommes de terre, 3 brls. de bœuf, 1 brl. de lard, 2 brlts. de beurre et d'autres provisions, outre une grande quantité de sel—les dites prov., vu l'état avancé de la saison, étaient en quantités excessives pour l'usage du bât. et n'étaient pas nécessai. pour une campagne de pêche; mais formaient just. la carg. ordin. d'un voy. de com. Les agrès et ustens. de pêche trouvés à bord n'étaient pas seul. neufs mais n'avaient jamais servi ni même été montés ou mis en œuvre. Le bât. était entré dans le port Hood sans y être forcé par le mauvais temps ou autre cause urg. ; le temps fut passable pend. toute la journ. où se fit la saisie, et si le bât. eût été destiné (comme il le prétendait) pour la b. des Iles, il avait une belle brise réglée pour s'y rendre, et était hors de sa route dans ce port. Les emballages des marchandises étaient frais et intacts.	Conduit à Halifax pour être mis en jugement, cause pendante. Bâtiment cautionné.	James A. Tory. *Ida E.*	Goëlette
Ayant, d'après un témoignage digne de foi et l'aveu subséquent du maître, pêché et pris 50 brls. de hareng le et avant le 5 nov. 1870, à l'entrée du grand Havre, au lieu appelé les Trois-Iles, près de Grand-Manan, dans les eaux canadiennes, et à moins de trois milles de terre.	Cause jugée à St. Jean, N.-B., à la cour de la vice-amirauté. Bâtiment condamné et vendu pour $270. Cause non défendue	Albert Betts. *Water Lily.*	Goëlette
S'apprêtait à pêcher à Head-Harbour, petite baie située dans la partie orientale de Campo Bello, N.-B.	Cause jugée à St. Jean, N.-B., à la cour de la vice-amirauté. *Monition* refusée, l'intention de pêcher dans les eaux britanniques n'ayant pas été prouvée.	Albert Betts. *Water Lily.*	Goëlette
Etait occupé à pêcher à Bliss-Harbor, N.-B., à moins de trois milles de la côte, et avait des filets tendus au moment de sa capture.	Conduit à St. Jean pour être mis en jugement. cause pendante.	Albert Betts. *Water Lily.*	Goëlette
Le bâtiment appartenait à M. Hall, citoyen américain faisant des affaires à Charlottetown, était enregistré illégalement et portait le pavillon anglais pour couvrir ses opérations de pêche en fraude dans la zone prohibée. Le capitaine avait plusieurs fois jeté ses seines dans l'eau à Sandy-Beach, bassin de Gaspé et apporté à terre barqué de grandes quantités de jeunes morues, qui lui étaient inutiles.	Cause jugée à Charlottetown, I. P.-E., à la cour de vice-amirauté. Bâtiment condamné et vendu pour $2,775 95. Cause défendue.	Capt. Hardinge. *Valorous.*	V. S. M.
Etait occupé à pêcher à un mille du rivage, au milieu d'une nombreuse flotte de goëlettes. Avait été déjà visité et averti à plusieurs reprises.	Conduit à Charlottetown pour être mis en jugement. Délivré par l'équipage et repris. Cause pendante. Défendue.	Capt. Poland. *Plover.*	V. S. M.
Avait enfreint le 45e article de l'acte de la marine marchande.	Cause jugée à Charlottetown, à la cour de la vice-amirauté. Bâtiment condamné et vendu.	Capt. Hardinge. *Valorous.*	V. S. M.

P. MITCHELL,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

RAPPORT

DES

ETATS ET DES STATISTIQUES

SUR LE

REVENU DE L'INTERIEUR

DANS LA

PUISSANCE DU CANADA,

POUR

L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN

1870.

Mis devant les deux Chambres du Parlement par ordre de Son Excellence.

ALEXANDER MORRIS,

Ministre du Revenu de l'Intérieur.



OTTAWA:

IMPRIMÉ PAR I. B. TAYLOR, 29, 31 ET 33 RUE RIDEAU.

1871.

ERRATA.

Accise.—Etat No. 1.—Lisez $257 67, droits perçus sur liqueurs de malt sortant de la manufacture, en regard de St. Hyacinthe.

Les notes explicatives suivantes auraient dû figurer au bas des tableaux qu'elles concernent :—

Des 10,736,636 gallons de pétrole inscrits dans l'état No. 14, p. 28, 1,515,743 gallons avaient été produits (principalement à Hamilton) par le procédé de la déodorisation seulement, mais inscrits comme provenant des distillateurs de Sarnia et de London, de sorte que la quantité nette produite n'est que de 9,221,088 gallons.

Les 6,941,521 gallons inscrits dans l'état No. 17, p. 31, comme sortis de la fabrique pour l'exportation, comprennent 1,597,169 gallons de pétrole non complétement distillé, tirés de l'entrepôt pour être exportés après avoir subi le procédé de la déodorisation. Cette quantité figure deux fois dans la colonne des exportations, et les 49,529 gallons entrés pour l'usage des phares ont aussi été inscrits dans les exportations, de même que 20,724 gallons détruits par le feu pendant qu'ils étaient en entrepôt. La quantité exportée est, par conséquent, de 5,274,098 gallons.

L'excédant de l'entreposement sur la quantité fabriquée est dû aux approvisionnements de surplus en main en juin 1869. Ce surplus a été causé par l'absorption de l'humidité après le premier pesage du malt entré en entrepôt après le 1er juillet 1869.

Les chiffres sont comme suit :

Malt entreposé..................................	32,761,858
Approvisionnement de surplus en entrepôt..........	230,929
Total...............	32,992,787

INDEX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

ACCISE.

CANAUX.

MESURAGES DES BOIS.

A Son Excellence le Très-honorable Lord Lisgar, Gouverneur-Général du Canada, etc., etc., etc.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE,—

Les appendices ci-joints, qui se composent des statistiques sur les matières du ressort du département du revenu de l'intérieur, sont maintenant soumis conformément à l'acte 31 Vic., c. 48, (sec. 6.) Ils embrassent les affaires du département pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

En soumettant ces statistiques à Votre Excellence, je prends la liberté de les faire précéder d'un rapport concis sur les affaires de l'an dernier.

Avant la confédération des provinces, les droits d'excise, les péages sur les canaux et les droits de havre étaient perçus sous le contrôle du département des douanes.

Les revenus provenant d'autres travaux publics étaient perçus, soit par le département des travaux publics, soit par celui des terres de la couronne, et l'émission des timbres était régie par un bureau du timbre et de l'excise qui a été aboli.

Par l'acte constitutif du département du revenu de l'intérieur, il est décrété qu'il aura le contrôle et la régie:—

1. De la perception de tous les droits d'excise;

2. De la perception des droits de timbre, de la préparation et émission des timbres et du papier timbré, les timbres-poste exceptés;

7. Des impôts de l'intérieur;

4. Des étalons des poids et mesures;

5. L'administration des lois concernant l'inspection et le mesurage des bois de construction, et la perception des droits de glissoire et d'estacade.

6. La perception des péages sur les ponts, passages d'eau et loyers.

Par des arrêtés du Conseil du 21 décembre 1869 et du 9 août 1870, la perception des péages et droits sur les canaux, des loyers de pouvoirs d'eau et des péages et droits provenant d'autres travaux publics est aussi passée sous son contrôle.

L'état suivant fait connaître la somme de revenu tirée des sources ci-dessus en 1850, 1860, 1867-68 (première année de la confédération) et en 1869-70.

	1850	1860	1867-8	1869-70
Excise..........................	90,388	312,630	3,078,212	3,664,469
Travaux publics..................	388,972	261,576	486,811	543,596
Insp. et mesurage des bois de const..	39,724	62,191	70,886	66,475
Timbres d'effets de commerce........	Nil	Nil	119,712	136,276
	$519,084	636,397	3,755,621	4,410,816

Avant 1867, les honoraires de licence d'auberge, d'encanteur et autres étaient perçus dans le Haut et le Bas-Canada par le département des douanes et portés dans les états de perception sous le chef "Excise." Depuis l'acte fédéral, ces honoraires font partie des revenus provinciaux.

De 1860 à 1870, on remarquera que le revenu permanent des droits d'excise a augmenté dans des proportions considérables. Le progrès annuel de cette augmentation est démontré par l'état tabulaire ci-joint (appendice A) ; et bien que l'accroissement des autres sources soit comparativement minime, le résultat général n'en démontre pas moins que pendant une période de dix ans, ces revenus ont augmenté de $630,397, en 1860, à $4,410,816 en 1870.

En 1850, le revenu brut de l'ancienne province du Canada, sans entrer en compte les opérations relatives à la dette et au fonds de dépôts, était de $3,272,508 ; en 1860 il s'élevait à $7,292,838, et en 1869-70, le revenu du Canada fédéral a atteint le chiffre de $15,512,225.

En 1850, le revenu brut des douanes, de l'excise et des canaux a été de $2,846,352 ; en 1860, de $5,277,529 ; en 1870, le revenu douanier était de $9,462,940.

Ainsi, sous le rapport du chiffre des perceptions, le département du revenu del'intérieur l'emporte aujourd'hui en importance sur tout le service du revenu de l'ancienne province en 1850, et il balance celle du département des douanes en 1860, qui, alors, avait le contrôle de l'excise et des canaux, les deux principales sources de revenu actuellement dirigées par ce département.

Comparé aux perceptions d'il y a dix ans, le revenu de l'année écoulée indique que le service a grandement augmenté en labeurs et en responsabilité. Tandis que les droits d'excise étaient fixés à un taux peu élevé comparativement au prix de revient des articles imposés, la surveillance de leur fabrication se résumait à peu de chose, et jusqu'à 1864, l'inspection des distilleries et brasseries n'était guère plus que nominale, la déclaration du fabricant, quant à la quantité des articles produits, étant acceptée comme base du droit à imposer ; mais dès que le taux de ce droit devînt assez élevé pour encourager les fabricants illicites, le gouvernement dût prendre des mesures pour protéger le revenu et le fabriquant légitime contre la concurrence de personnes qui, s'il en eut été autrement, auraient pu éluder au moins une partie du droit sur leurs produits. Ainsi, pour le service extérieur, une augmentation considérable du personnel devint une nécessité inévitable.

La nécessité d'un surcroit de vigilance n'a pas été non plus la seule cause de l'augmentation du travail. L'augmentation de l'impôt s'élevant, en quelques cas, jusqu'au double du prix de production, les fabricants étaient justifiables de demander que le paiement de l'impôt fut différé autant que possible jusqu'au temps où les articles sortiraient pour la consommation, et c'est pourquoi les mêmes priviléges de l'entreposage dont jouissaient les importateurs d'articles sujets aux droits de douane furent donnés aux fabricants d'articles assujétis à l'impôt de l'excise.

Ces priviléges furent concédés en 1865, et le nombre des fabricants et marchands qui s'en sont prévalu a toujours été en augmentant, si bien que les comptes d'entreposage du département démontrent aujourd'hui que dans le commerce du Canada les articles payant le droit d'excise figurent pour une très grande part. Ce fait est corroboré par le tableau du mouvement commercial de 1869-70 (Appendice B.)

Ce tableau nous fait aussi voir que sur la quantité totale des spiritueux produits, près des deux tiers ont été entreposés. Tout le malt, les six septièmes du tabac et les huit dixièmes du pétrole l'ont été également. On y verra encore que les deux tiers des spiritueux, une quantité considérable de malt, près de la moitié du tabac et plus d'un tiers de tout le pétrole ont été tirés de l'entrepôt et dirigés dans d'autres divisions. Quand on saura que chaque premier entreposage dont se compose les totaux ci-dessus est accompagné d'un nombre considérable de déplacements secondaires, soit à la sortie, soit à l'entrée, et résultant du changement de propriétaire, de l'exportation ou de l'entrée pour la consommation, et que beaucoup de ces affaires ne rapportent même qu'une vingtaine de piastres de droits, l'on se convaincra facilement que tout cela exige une grande comptabilité, tant pour le service extérieur que pour le département.

Quant au pétrole rafiné, sur la quantité de 9,221,088 gallons produite, il en a été exporté près de 5,274,098 de gallons. Il va sans dire que la surveillance des rafineries, qui produisent ces grandes quantités d'huile pour les marchés étrangers, et qui ne paient ni droits ni honoraires d'inspection, impose nécessairement beaucoup de besogne aux officiers de l'extérieur, lesquels augmentent de beaucoup les frais apparents de perception du revenu sur la quantité de cet article prise pour la consommation, et qui seule paie l'impôt.

Le personnel qui fait aujourd'hui le service extérieur du département figure dans l'appendice C., et les frais de perception des différentes branches de revenu,—les honoraires des inspecteurs-mesureurs de bois exceptés, lesquels sont fixées par la loi et à un taux ne pouvant que couvrir les déboursés réels—sont comme suit :

Excise	$3 $\frac{29}{100}$ pour cent.
Timbres	5 "
Travaux publics	5 $\frac{17}{100}$ "

En sus de ce qui précède, les frais du département, sur toute la somme perçue, n'excèdent guère $\frac{6}{10}$ d'un pour cent.

Le nombre d'établissements soumis à la surveillance des officiers de l'excise en 1869-70, se décompose comme suit :—

Distilleries	27
Brasseries	112
Brasseurs	143
Manufactures de tabac	100
Rafineries de pétrole	55
Fabricants en entrepôt	8

DROIT D'EXCISE sur les SPIRITUEUX.

Le droit d'excise sur les spiritueux a toujours été la principale source du revenu de l'intérieur. L'appendice D fait connaître la somme qu'a rapportée cet impôt depuis 1849, année

où l'acte 12 Vic., c. 14 le fixa à un denier courant (1 $\frac{66}{100}$ cts.) par gallon de la force de preuve. En 1850, et réuni aux honoraires provenant des licences de distillateur, ce droit rapporta $40,988. Le même taux fut maintenu jusqu'en 1856, année où il fut porté à 2½ cts, par gallon ; et à ce taux il rapporta $69,116. En 1858, il fut élevé à 6 cts. par gallon et en 1859 il rapportait $202,845. Ce taux de 6 cts. fut maintenu jusqu'en 1862, et élevé ensuite à 15 cts ; il donna un revenu de $556,355 en 1863. En 1864, ce droit fut doublé, c'est-à-dire fixé à 30 cts., et pour l'année expirée le 30 juin 1865, il produisit un revenu de $894,739. En 1866 il fut encore doublé, c'est-à-dire élevé à 60 cts., et en 1866-67 il rapportait $1,188,676. Un droit additionnel de 3 cts. fut imposé en 1868, première année de la confédération, qui, selon le recensement de 1861, donna à notre population 682,904 consommateurs de plus par l'union de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick au Canada. Le revenu de cette année atteint le chiffre de $2,313,363 ; mais en 1868-69, et bien que le droit fût maintenu au même taux, le revenu provenant des spiritueux descendit à $1,776,972. Pour l'année maintenant expirée, le revenu provenant de cette source s'est élevé à un chiffre qu'il n'avait jamais encore atteint, car il a été de $2,406,886.

La quantité de spiritueux produite, et que l'on suppose avoir été consommée en 1850, s'élevait à 2,313,363 gallons de la force de preuve. La population canadienne étant alors de 1,842,265 âmes, cette consommation a donc été au taux de 1 $\frac{122}{1000}$ gallon par tête. En 1860, la quantité de spiritueux entrée pour la consommation était de 3,278,286 gallons de la force de preuve, et le chiffre de la population étant alors de 2,507,657, la consommation se trouve avoir été dans la proportion de 1 $\frac{3}{10}$ gallon par tête. En 1870, la quantité de spiritueux consommée a été de 3,810,930 gallons de la force de preuve. L'adjonction de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et l'augmentation naturelle de la population, ont porté, croit-on, notre population à 4,000,000 au moins, sans compter la province de Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, et la consommation peut, par conséquent, être supputée à $\frac{952}{1000}$ de gallon par tête.

Il appert donc que la quantité de spiritueux rapportée comme prise pour la consommation en 1860 était, en proportion de la population, de 10½ pour cent plus considérable qu'en 1850, et qu'en 1870, en proportion de la population, elle avait diminué de plus de 30 pour cent en comparaison de 1860.

Il est probable qu'en 1850 comme en 1860 l'ont avait pas de statistiques exactes sur la production des spiritueux, mais l'on surveillait plus les distilleries dans la dernière que dans la première de ces années. En 1850, il n'existait de fait aucune surveillance pratique, et les déclarations des distillateurs étaient acceptées comme base de la taxation. Ces déclarations étaient aussi acceptées en 1860, mias il y avait alors des officiers du revenu dont le devoir était d'exercer une certaine surveillance pour les distilleries, et c'est ce qui me fait croire que les rapports de cette année étaient plus dignes de foi que ceux de 1850.

La quantité de spiritueux prise pour la consommation en 1870 excède de 323,000 gallons la moyenne de la quantité consommée dans les trois années de la confédération, et de 770,000 gallons pour les trois années qui ont immédiatement précédé l'union fédérale, tandisque la moyenne des trois années de la confédération est de 446,000 gallons de plus que celle des trois années qui l'ont précédée, de sorte qu'en prenant la dernière année comme base, on peut raisonnable-

ment présumer que l'impôt a été fidèlement perçu. Cependant, la comparaison démontre qu'en proportion de la population, la consommation a diminué d'environ un tiers.

L'on s'attendait à ce que la grande élévation du prix de l'article—causée par l'augmentation du droit—aurait l'effet de faire diminuer la consommation, mais la diminution est si considérable que l'on peut se demander si les distillations illicites auxquelles a pu donner lieu le droit actuellement imposé ne sont pas, dans une grande mesure, la cause de la diminution apparente dans la quantité consommée, et si, dans l'intérêt du revenu comme du commerce légitime, et pour prévenir les vices qui accompagnent inévitablement les fabrications illicites, il n'est pas nécessaire de recourir à des moyens plus rigoureux pour mettre fin à cette illégalité.

DROIT D'EXCISE SUR LE TABAC.

Après celles des spiritueux, la source de revenu la plus importante est le droit d'excise sur le tabac. Il fut décrété par la législature de l'ancienne province du Canada en 1864, et imposé le premier de juin de la même année. Les manufacturiers de cet article prévoyaient depuis quelque temps auparavant l'imposition de ce droit, et ils firent de grands approvisionnements qui échappèrent à l'impôt, de sorte que le revenu tiré de cette source dans les deux premières années n'était pas un indice exact de la consommation pour cette période ; il y a lieu de croire que la somme du droit payé sur le tabac pris pour la consommation, même dans la troisième année de l'existence de l'impôt, fut considérablement amoindrie par les anciens approvisionnements francs de droits qui restaient encore en mains.

Une cause analogue affecta la somme des droits perçus dans la première année de la confédération, car le tabac consommé dans les provinces maritimes pendant cette période provenait en grande partie des anciens approvisionnements qui avaient payé un moindre droit sous le régime provincial.

Ce n'a donc été que dans les années 1868-69 et 1869-70 que la quantité qui a payé le droit a pu être acceptée comme donnée suffisamment exacte de la consommation. Ainsi, tout état comparatif de chaque année successive n'aurait pu servir à démontrer dans quelle mesure l'impôt avait influé sur la consommation du tabac. Cependant, nous pouvons faire remarquer ici que malgré l'élévation du droit, qui eut lieu en avril 1870, la quantité entrée pour la consommation, dans l'année expirée au 30 juin 1870, excéda de beaucoup celle de 1868-69, l'augmentation dans le revenu ayant été de $212,000, tandis que seulement $58,600 provenaient de l'augmentation de l'impôt. Il est donc probable que les manufacturiers et marchands surent se prémunir contre une augmentation du droit par des approvisionnements qui n'ont payé que l'ancien ; mais ces approvisionnements n'ont pas été très considérables, et l'ont croit que l'accroissement de la quantité entrée est principalement dû à une augmentation de la demande de l'article.

En 1866-67, la quantité de tabac en feuille importé en Canada a excédé de 2,311,396 lbs celle du tabac en feuille étranger entré pour la fabrication. En 1868-69, l'excédant a été de 1,432,213 lbs, et en 1869-70, de 727,556 lbs.

DROIT D'EXCISE SUR LE MALT ET LES LIQUEURS DE MALT.

Le premier droit d'excise sur les liqueurs de malt a été imposé en 1859. Le taux en était alors fixé à un centin par gallon, et en 1860, ce droit rapporta, joint aux licences de bras-

series, un revenu de $43,931. Dans l'appendice E, un tableau renferme les statistiques de cette branche de revenu depuis 1859 jusqu'à cette année.

A venir jusqu'à 1867-68, leurs chiffres indiquent une augmentation constante dans la consommation de la liqueur de malt, et ensuite une diminution que l'on trouvera considérable, surtout en se rappelant que c'est cette année là que les provinces maritimes entrèrent dans la confédération. Cependant, la diminution dans la quantité consommée est loin d'être aussi grande que dans le revenu perçu.

En 1862, le droit d'excise sur la liqueur de malt fut élevé à trois centins par gallon. En 1868, ce droit fut appliqué au malt, et soumettait à l'impôt tout le malt utilisé par les distillateurs et brasseurs. Le droit imposé était censé équivalant à celui précédemment perçu sur la bière. Cependant, il y a eu décroissement de $34,712 dans le revenu de 1870 comparé à celui de 1867-68, tandis que la diminution de la quantité de liqueur de malt fabriquée n'a été que de 143,145 gallons. Calculé d'après le chiffre de la population, la consommation a été comme suit:—

En 1860, de 1.68 gallon par tête.
En 1870, de 1.7 " "

Il n'y a eu, on le voit, qu'une faible diminution. Le transfert de l'impôt de la bière au malt a eu l'effet de réduire matériellement le taux du droit auquel sont assujéties la bière allemande (*lager beer*) et les bières légères, et donne au brasseur habile la rémunération due à son savoir en lui permettant d'obtenir de bons extraits du malt employé. Cela explique en grande partie la diminution du revenu comparée à celle de la consommation, mais il est probable qu'une autre cause a contribué au même résultat. Avant le transfert du droit, le brasseur avait un intérêt direct à ne déclarer que la plus petite quantité possible de bière, tandis qu'il n'avait pas le même intérêt à cacher la quantité de malt servant à sa production. Aujourd'hui, le brasseur n'a pas d'intérêt à cacher la quantité de bière qu'il fait, mais le malteur est intéressé à ne faire connaître que la quantité minimum de son malt.

DROIT D'EXCISE SUR LE PÉTROLE.

Le droit d'excise sur le pétrole rafiné fut imposé en 1868 par l'acte 31 Vic., c. 50. Les approvisionnements alors en mains étaient considérables, et comme l'on s'y attendait, cet impôt ne rapporta que peu les deux premières années. La loi entra en vigueur en avril 1868, et pendant le reste de cette année fiscale, il a été perçu $10,032. Dans l'année expirée le 30 juin 1869, le revenu s'est élevé à $104,078, et dans l'année finissant au 30 juin 1870, à $200,709. La quantité produite en 1868-69 a été de 2,772,224 gallons; en 1869-70, de 9,221,088 gallons. La quantité entrée pour la consommation la première année a été de 2,081,461 gallons, et la deuxième, de 3,092,728, la différence entre la quantité totale manufacturée et la quantité sur laquelle l'impôt a été perçu étant dans chaque cas indiquée par les inscriptions de l'entrepôt.

Quoiqu'il ne soient pas une indication exacte de la production du pétrole en 1867-8, ni en 1868-69,—les approvisionnements de production antérieure étant laissés de côté—ces chiffres n'en démontrent pas moins que cette branche d'industrie a fait d'immenses progrès, et lorsque l'on voit les exportations de cet article, qui étaient de 758,060 gallons en 1868-69, atteindre le chiffre de 5,274,098 gallons en 1869—70, il est impossible de ne pas éprouver un sentiment de satisfaction.

FABRIQUES EN ENTREPÔT.

En 1870, le revenu provenant de ces fabriques s'est élevé à $13,442. Le privilége de fabriquer en entrepôt a été conféré en 1866 par l'acte 29-30 Vic., c. 7. Sa concession fut principalement due au droit élevé que payaient les spiritueux comparativement au droit de douane imposé sur les articles dans la fabrication desquels l'alcool était le principal ingrédient. La différence équivalait à la prohibition de l'usage des spiritueux canadiens dans la production de ces articles, et bien que le tarif douanier de la dernière session ait réduite à un très petit nombre la liste des articles auxquels a trait cette observation, ceux qui restent—le vinaigre et les spiritueux sont les principaux—sont d'une assez grande importance pour justifier la continuation du privilége.

Quoique le revenu provenant des fabriques en entrepôt soit minime, la nécessité d'avoir pleine possession des fabriques rend plus dispendieuse leur surveillance—en proportion de ce qu'elles produisent—que celle de toute autre manufacture soumise à l'excise. Le fait de permettre au fabricant d'avoir constamment accès à sa fabrique pour qu'il y surveille ses opérations, et la facilité avec laquelle on pourrait illicitement emporter des spiritueux en l'absence d'un officier, ont mis le département dans l'obligation de placer un préposé de l'excise dans chaque fabrique licenciée. La dépense occasionnée par ces officiers spéciaux fait partie des honoraires de licence payés par chaque fabricant, et ne diminue pas, en réalité, le chiffre des droits perçus sur les articles produits.

De 1866, année de la concession du privilége, au 30 juin 1870, le revenu annuel provenant des articles fabriqués en entrepôt est indiqué dans l'appendice A.

TIMBRES POUR LES BILLETS.

Le revenu provenant de cette source n'a pas augmenté dans la même proportion que les autres, ni non plus au même degré que notre commerce intérieur ou avec l'étranger, ainsi que le démontrent les rapports des départements des douanes et de l'excise et des banques canadiennes. Voir l'appendice A, pour les recettes provenant de cette source, depuis l'imposition du premier droit de timbre. En 1869–70, ces recettes s'élevèrent à $136, 276.

TRAVAUX PUBLICS.

Canaux.

Des revenus provennnt de travaux publics, ceux des canaux sont les principaux. Leur perception n'a été soumise au contrôle de ce département qu'en décembre 1869. Le système adopté par le département des douanes pour la compilation et publication des rapports statistiques du commerce passant par les canaux et soumis ci-joints font connaître les résultats de l'année qui vient justement de finir, la somme des péages perçus, le volume et la direction du trafic et l'espèce de marchandises transportées.

L'appendice F est un aperçu comparatif du tonnage brut qui a passé par les canaux, des péages perçus et de la "nationalité" du commerce de 1850 au mois de juin 1870, ces deux années comprises.

Le tonnage brut qui a passé par le canal en 1869-70 se décompose comme suit :—

Fret	4,015,400	tonnes.
Navires	4,752,522	"

Du fret, 261,418 tonnes ont passé en franchise.

Les péages prélevés sur ce fret se sont élevés à	$389,179
" " navires "	55,752
	$444,931
Remise de péages sur le fret au montant de	$37,469*
Péages nets	$407,462

Dans le rapport du tonnage comme sous celui des péages, la circulation sur les canaux n'avait jamais été aussi grande auparavant. L'année 1862 est celle qui s'en rapproche le plus, car alors le tonnage a été pour le

Fret	$3,113,728
Navires	3,582,386

Péages perçus :—

Sur le fret	$438.702
Sur les navires	58,603
	$497,395
Mais des péages perçus sur le fret il a été remis	$283,818†
Ce qui portait les péages nets à	$213,487

Le tableau suivant fait connaître la proportion du tonnage exclusivement canadien, la proportion qui a passé exclusivement entre des ports des Etats-Unis et la proportion qui a passé entre des ports canadiens et américains dans les années 1850, 1860, 1862 et 1869-70. Les proportions de 1862 sont données comme celles de l'année où la plus grande somme de tonnage ait passé dans les canaux avant 1869-70.

* Par arrêté du conseil du 28 mai 1860.
† Par arrêté du conseil du 16 avril 1864.

	1850.		1860.		1862.		1870.	
	Fret.	Navires.	Fret.	Navires.	Fret.	Navires.	Fret.	Navires.
Du Canada exclusivement......	52 %	49½ %	52 %	52 %	49½ %	56 %	59 %	57 %
Des Etats-Unis do	21 "	24 "	23 "	24 "	27 "	22 "	12 "	21½ "
Entre les ports des Etats-Unis et du Canada....................	27 "	26½ "	25 "	24 "	23½ "	22 "	29 "	21½ "
	100	100	100	100	100	100	100	100

Droits d'estacade et de glissoire.

Il ne reste plus qu'à signaler quelques revenus secondaires provenant des droits d'estacade et de glissoire, de havres, passages d'eau et ponts.

Les estacades et glissoires qui contribuent maintenant au revenus fédéraux sont ceux qui se trouvent sur la rivière des Outaouais et ses tributaires, ainsi que sur les rivières St. Maurice et Saguenay. Les montants perçus de chacun de ces travaux en 1869-70 sont comme suit :

Ottaouais........................	$75,962
St. Maurice......................	14,616
Saguenay.........................	1,188
	$91,766

Ces sommes indiquent le montant de l'argent reçu au trésor ; cependant, elles ne correspondent pas avec les impôts qui ont augmenté pendant l'année fiscale, en tant qu'une proportion considérable de ces impôts est perçue à Québec après que le bois sur lequel ils sont prélevés y est arrivé, ce qui, très souvent, n'a lieu qu'après, l'expiration de l'année fiscale. Les impôts sont une première hypothèque sur le bois et rapportés en compte l'année suivante. Cependant, les sommes perçues annuellement peuvent être acceptées comme représentant la quantité de bois passant tous les ans par les glissoires, assez exactement pour servir de point de comparaison. Avec cette explication, il y a l'appendice G, qui indique les recettes annuelles de revenu provenant de cette source depuis 1850 jusqu'à la fin de l'année fiscale qui vient d'expirer.

Les appendices H et I montrent les statistiques du trafic de bois qui a passé par les estacades et glissoires de l'Outaouais pendant chacune des saisons de la navigation depuis 1850 usqu'à 1870, inclusivement, avec les impôts prélevés sur iceux.

Droits de Have.

Les seuls havres où des impôts sont maintenant perçus sont ceux du Port Dalhousie, Port Colborne et Port Dover, et les montants perçus en 1869-70 sont comme suit :

Port Dalhousie........................	$1,055.71
Port Colborne.........................	1,572.44
Port Dover............................	2,226.41
Total..........................	$4,854.54

Des péages ont été imposées pour les quais dans le bas du St. Laurent ; ils seront mentionnés dans les rapports de l'année 1871.

Ponts.

Les ponts donnant encore un revenu sont ceux de Dunville, lequel est affemé au taux annuel de $640 ; et de l'Union, entre Ottawa et Hull, actuellement affermé au prix de $3.600 par année.

PASSAGES D'EAU.

Les passages d'eau sous le contrôle de ce département ne comprennent que les passages interprovinciaux ou intercoloniaux. Des licences à cet effet étaient autrefois octroyées aux municipalités où ils étaient situés, ou aux personnes recommandées par elles, à long bail, et à des conditions nominales. Le privilége d'établir et d'exploiter des passages d'eau était anciennement accordé sans compétition, mais en vertu de l'acte de la dernière session, il est du devoir du département de donner à ferme les passages qui pourront être établis dorénavant aussi bien que ceux dont le bail expire, par compétition, après qu'avis raisonnable aura été donné. Les devoirs de ce département, en ce qui concerne les passage d'eau, est de veiller à ce que l'on fasse et que l'on suive les règlements qui peuvent être nécessaires à la protection du public.

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSPECTEURS-MESUREURS DE BOIS.

Le bureau des inspecteurs-mesureurs de bois à Québec a d'abord été établi pour le mesurage et l'inspection des bois de construction en vertu de l'acte 8me Vict. chap. 19, passé en 1845. Cet acte fut amendé par des actes subséquents qui furent refondus et parurent aux Statuts Refondus du Canada sous le titre de 22me Vict. chap. 46, qui est actuellement le seul acte en force concernant ce service.

Le Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois comprend un personnel de commis, à paie régulière, salaires fixes, dont la besogne est de computer et contrôler les mesurages, de préparer les spécifications et de tenir compte de toutes les affaires du bureau.

Il y a aussi une division extérieure composée des inspecteurs-mesureurs de bois qui, ayant été examinés par le " Bureau des Examinateurs " et trouvés aptes à remplir les fonctions auxquelles ils se destinaient, ont reçu des certificats à cet effet. Leur besogne consiste à mesurer et inspecter le bois, et les spécifications faites dans le bureau sont basées sur leurs opérations. Ils sont payés par une part des honoraires fixée par la loi, lesquels, en vertu de Statuts, peuvent être modifiés de temps en temps par des arrêtés en conseil, de manière que, aux termes de l'acte, ils doivent " autant que possible, faire face aux dépenses du bureau de l'inspecteur, " et " voir à ce que les mesureurs-inspecteurs de bois soient bien payés."

Il n'était donc pas dans l'intention du parlement de faire produire un revenu net à ce service, et le contrôle des opérations du bureau des inspecteurs-mesureurs de bois, ainsi que la nomination des commis et inspecteurs-mesureurs n'ont été mis entre les mains du gouvernement que pour protéger contre un mesurage partial ou injuste ceux qui font le commerce de bois.

Les statistiques annuelles du bureau des inspecteurs-mesureurs de bois figurent aujourd'hui pour la première fois parmi les relevés du département du revenu de l'intérieur, et l'on trouvera dans l'appendice K un état comparatif des affaires du bureau des inspecteurs-mesureurs de bois depuis 1850 jusqu'au 30 juin 1870, inclusivement.

Le tout humblement soumis.

ALEXANDER MORRIS
Ministre du Revenu de l'Intérieur.

Ottawa 1er février 1871.

APPEN

Tableau indicatif de l'augmentation des revenus provenant de l'accise, des timbres,

Année.	Revenu total.	Licences d'auberge et autres.	No. des alambics.	Spiritueux.		Liqueur de Malt.			Tabac.	
				Galls. force de preuve pour la consommation.	Revenu accru.	No. de brasseurs.	Liqueur de malt, gallons.	Revenu accru.	No. de licences.	Revenu accru.
	$	$			$			$		$
1850	519,085	49,400	163	2,068,112	40,988	......	....	....	......	....
1851	495,706	53,040	149	2,269,141	43,779	......	....	....	......	....
1852	621,610	56,641	135	2,495,983	52,399	......	....	....	......	....
1853	645.907	58,585	139	2,728,692	51,038	......	....	....	......	....
1854	575,741	30,660	122	2,592,000	48,080	......	....	....	......	....
1855	531,118	26,299	115	2,763,602	50,660	......	....	....	......	....
1856	607,671	29,373	113	3,164,823	69,116	......	....	....	......	....
1857	582,021	35,102	104	3,155,556	83,049	......	....	....	......	....
1858	598,967	39,324	120	3,408,397	126,942	......	....	....	......	....
1859	687,957	70,099	109	3,308,098	202,845	165	3,566,854	37,318	......	....
1860	638,396	68,201	95	3,278,288	202,497	156	4,237,130	43,931	......	....
1861	753,036	68,647	88	3,861,559	235,213	174	4,898,995	50,734	......	....
1862	1,014,011	83,595	85	3,825,828	372,833	182	6,060,277	108,190	......	....
1863	1,431,042	79,034	47	3,661,702	556,355	154	5,566,619	175,878	......	....
1864	Changé en année fiscale, le premier semestre de 1864 est omis.........							....	......	....
1865	1,857,641	74,336	42	2,973,130	894,739	145	5,320,601	163,848	127	118,866
1865-66	2,443,437	72,039	35	4,393,769	1,323,678	142	5,942,254	186,474	100	288,856
1866-67	2,503.337	80,628	34	1,928,403	1,188,676	137	6,843,000	213,450	119	416,119
1867-68	3,755,621	....	25	3,772.719	2,313,363	153	7,685,309	125,515	128	436,766
1868-69	3,380,817	....	27	2,809,501	1,776,972	134	7,609,148	20,220	104	546,823
1869-70	4,410,816	....	28	3,810,930	2,407,135	143	7,290,540	17,179	100	781,288

Note.—Les chiffres au-dessous de la ligne noire indiquent les opérations faites par le département du

* Les chiffres de cette colonne comprennent, avec les péages des canaux, les loyers de pouvoirs d'eau

† Cette colonne comprend les impôts d'estcade et de glissoire, les droits de havres

Département du Revenu de l'Intérieur,
31 janvier 1871.

DICE A.

des Travaux Publics, du mesurage et inspection des bois de 1850 à 1870, inclusiv.

Malt.		Petrole.			Fabriquants à l'entrepôt.		Timbres	Travaux Publics.		Inspect. du bureau des mesur. de bois
								Revenu accru		
No. de licences.	Revenu accru.	No. de licences.	Gallons pour la consommation.	Revenu accru.	No. de licences.	Revenu accru.	Revenu perçu.	*Des canaux, y compris les loyers de pouv. d'eau et le quaiage.	† D'autres travaux publics.	Revenu accru.
	$			$		$	$	$	$	$
......	....	.....	....	....	......	....	....	273,090	115,883	39,724
......	....	.....	....	....	......	....	....	319,996	78,891	....
......	....	.....	....	....	......	....	....	352,244	103,438	56,888
......	....	.....	....	....	......	....	....	407,177	84,832	44,275
......	....	.....	....	....	......	....	....	364,017	70,091	62,893
......	....	.....	....	....	......	....	....	352,222	48,612	53,325
......	....	.....	....	....	......	....	....	409,943	49,475	49,764
......	....	.....	....	....	......	....	....	354,814	54,414	54,642
......	....	.....	....	....	......	....	....	341,937	45,140	45,624
......	....	.....	....	....	......	....	....	259,591	55,687	62,417
......	....	.....	....	....	......	....	....	206,434	55,142	62,191
......	....	.....	....	....	......	....	....	282,030	47,155	69,267
......	....	.....	....	....	......	....	....	315,791	63,515	70,087
......	....	.....	....	....	......	....	....	424,600	114,393	80,782
......	....	.....	....	....	......	....	....	....	....	....
......	....	.....	....	....	......	....	119,754	316,969	81,917	87,212
......	....	.....	....	....	......	....	90,247	338,084	80,297	68,749
......	....	.....	....	....	9	20,723	104,022	352,801	78,291	60,074
108	171,815	26	170,086	10,030	10	20,723	119,712	403,826	82,985	70,886
105	254,688	49	1,686,114	106,177	8	9,019	129,664	400,205	76,859	60,190
112	244,712	55	3,617,847	200,709	8	13,442	136,276	439,274	104,322	66,475

revenu de l'intérieur depuis sont organisation en juillet 1867.
et le quaiage.
et les péages de ponts.

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

APPENDICE B.

TABLEAU des opération à l'entrepôt pour les articles soumis à l'accise, pour l'année expirée le 30 juin 1870.

—	Taux du droit.	Quantités produites.	Droit à la sortie de la fabrique.	Mise en entrepôt.	Droit à la sortie de l'entrepôt.	Sorti de l'entrepôt pour l'exportation.	Sorti de l'entrepôt pour être transportés dans une autre division.
Spiritueux, force de preuve ......Galls.	Cents. 63	3,484,585	1,418,687	2,065,898	2,392,339	254,621	2,248,422
Malt ....lbs.	1	32,761,858	....	32,992,787	22,636,247	5,573,119	1,028,563
Tabac .... "	5, 7, 10 et 15	7,119,871	952,191	6,167,680	5,476,196	407,001	3,572,803
Tabac en feuille.................... "	5, 7, 10 et 15	....	....	557,692	356,790	8,235	
Pétrole ....Galls.	5	9,221,088	2,606,748	6,614,340	1,011,267	5,274,098	5,300,764

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

APPENDICE C.

ETAT indiquant le nombre et la classe des officiers employés dans le service extérieur du Département du Revenu de l'Intérieur.

Divisions du service.	Rang des Officers.	Establissement pour 1869-70.	Total.	Voté pour 1870-71.	Total.
Accise	Inspecteurs de district	7	7	7	7
	Percepteurs de 1ère classe	2		2	
	do 2e do	15		13	
	do 3e do	5		5	
	do 4e do	5		7	
	do 5e do	8	35	7	34
	Percepteurs-adjoints de 1ère classe	9		10	
	do 2e do	11		13	
	do 3e do	2	22	2	25
	Commis de 1ère classe préposé à l'accise	7		28	
	do 2e do do	31		29	
	do 3e do do	37		12	
	Non classifiés, mais nommés en cas de besoin	....	75	8	77
	Teneurs de livres	1	1	5	5
	Messagers	1	1	2	2
	Douaniers	2	2	2	2
		Total...	143	Total...	12
Canaux	Percepteurs des péages sur les canaux	19	19	19	19
	Percepteurs-adjoints	2	2	2	2
	Commis	9	9	9	9
	Gardes de quais	2	2	2	2
	Douaniers	1	1	1	1
	Contrôleurs des préposés aux arrivages	1	1	1	1
	Inspecteurs de canaux	1	1	1	1
		Total...	35	Total...	35
Mesureurs de bois	Surintendant des inspecteurs mesureurs de bois	1	1	1	1
	Inspecteurs-adjoints des mesureurs de bois	3	3	3	3
	Commis	16	16	15	15
	Inspecteurs mesureurs des bois	81	81	85	85
		Total...	101	Total...	104
Glissoires et estacades	Agents des bois de la couronne	5	5	5	5
	Commis	9	9	9	9
		Total...	14	Total...	14

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

APPENDICE D.

PRODUCTION et consommation annuelles de spiritueux, et revenu en provenant, de 1848 à 1870, inclusivement.

Année.	Quantité maunfacturée. — Gallons, force de preuve.	Taux des droits	Entrés pour la consommation à la sortie de l'entrepôt et de la fabrique.		Quantité moyenne prise pour la consommation pendant trois ans. — Gallons, force de preuve.
			Revenu, y compris les licences.	Gallons, force de preuve.	
		cts.	$ cts.		
1848	1,919,538		63,984 00	1,919,538	
1849	2,167,008	$1\frac{66}{100}$	52,160 00	2,167,008	2,051,553
1850	2,068,112	do	34,468 00	2,068,112	
1851	2,269,141	do	37,819 00	2,269,141	
1852	2,495,983	do	46,999 00	2,495,983	
1853	2,728,692	do	51,038 00	2,728,692	
1854	2,592,000	do	48,080 00	2,592,000	
1855	2,763,602	do	50,660 00	2,763,602	
1856	3,164,823	Droit imposé.	69,116 00	3,164,823	
1857	3,155,556	$2\frac{1}{2}$	83,049 00	3,155,556	
1858	3,408,397	$2\frac{1}{2}$ et 6	126,942 00	3,408,397	
1859	3,308,098	6	202,845 00	3,308,098	3,331,594
1860	3,278,288	6	200,497 00	3,278 288	
1861	3,861,559	6	235,213 00	3,861,559	
1862	3,825,828	6 et 15	372,833 00	3,825,828	
1663	3,661,702	15	551,906 00	3,661,702	
	Changement dans l'année fiscale et priviléges d'entreposage.				
1864–65	2,973,130	30	894,739 00	2,973,130	
1865–66	3,925,753	30 et 60	1,323,678 00	4,393,769	3,098,434
1866–67	2,912,434	60	1,188,676 00	1,928,403	
1867–68	4,080,047	60 et 63	2,313,363 00	3,772,719	
1868–69	3,782,032	63	1,776,972 00	2,809,501	3,464,382
1869–70	3,484,585	63	2,406,886 00	3,810,930	

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

APPENDICE E.

PRODUCTION et consommation annuelles de liqueurs de malt, et de malt depuis 1859, jusqu'au 30 juin 1870.

Années.	Honoraires de licence,	Gallons de bière.	Taux des droits	Droits sur malt, et liqueurs de malt.	Total des droits perçus sur malt, et liqueurs, et liconces.
	$			$	
1859......	1,650	3,566,854	1 cent.	35,668	37,318
1860.... .	1,560	4,237,130	do	42,371	43,931
1861......	1,740	4,899,405	do	48,994	50,734
1862......	2,020	5,920,296	1 & 3 cents.	106,170	108,190
1863......	8,880	5,566,619	3	166,998	175,878
1864-65...	4,230	5,320,601	do	159,618	163,848
1865-66...	8,220	5,942,277	do	178,267	186,488
1866-67...	8,160	6,925,380	do	205,290	213,450
1867-68...	17,415'	7,433,085	Malt 1 cent per lb.†	279,915	297,330
1868-69...	23,850*	7,603,548	do	251,044	274,908
1869-70...	25,350*	7,290,540	do	236,641	261,891

Y compris la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

† L'impôt de 3 centins par gallon sur la liqueur de malt aboli, et un droit d'un centin par livre imposé

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

APPENDICE F.

ETAT No. 1.—Indiquant le tonnage et le péage perçu sur le fret et les passagers transportés sur tous les canaux du Canada depuis l'année 1850 jusqu'à 1870, inclusivement, et indiquant les passagers et le fret à destination ou expédiés de ports Canadiens ou des Etats-Unis, ainsi que le tonnage qui a passé en franchise.

Remarques.	Années.	De ports canadiens à destination de ports canadiens	De ports canadiens à destination de ports canadiens.	De ports américains à destination de ports américains	De ports américains à destination de ports américains	Montant total du fret et des péages.		A déduire.		Tonnage et péages perçus sur le fret.		Tonnage perçus sur fret et navires.	Produit net sur fret et navires.
		Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Ton.	Péages.	Passés en franchise.	Péages remis	Ton.	Péages.		
							$ cts.		$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Les canaux d'Ottawa sous le contrôle du gouv. I. ne sont pas comp.	1850	538,477	224,835	52,183	221,895	1,037,390	239,898 16	....	....	1,037,390	239,898 16	258,123 58	258,123 58
	1851	830,212	217,500	103,962	265,120	1,416,794	279,229 70	....	....	1,416,794	279,229 70	304,864 90	304,864 90
	1852	896,030	153'006	38,858	409,720	1,497,614	314,114 28	....	4,897 64	1,497,614	309,216 64	343,306 96	338,409 32
	1853	1,015,202	241,801	85,211	463,495	1,805,709	355,194 30	....	7,571 52	1,805,709	347,622 78	390,487 02	382,915 50
	1854	1,006,006	149,636	118,663	412,999	1,687,304	293,286 67	....	1,020 28	1,687,304	292,266 39	333,101 85	332,081 57
	1855	849,007	203,923	181,851	437,623	1,714,642	302,152 56	42,238	10,998 79	1,672,404	291,153 77	335,690 21	324,691 42
	1856	922,626	258,761	220,343	542,842	2,007,263	359,597 97	62,691	16,677 50	1,944,572	342,920 47	398,259 58	381,582 08
	1857	856,093	264,141	215,566	423,825	1,837,007	319,302 92	87,382	25,583 95	1,759,625	293,718 97	355,691 28	330,107 33
Saison de la Navigation.	1858	1,424,313	259,537	162,936	471,432	2,335,480	274,898 28	75,771	12,036 92	2,259,709	262,861 36	314,447 51	302,410 59
	1859	1,563,599	338,437	126,707	380,601	2,447,766	196,222 18	38,425	5,535 03	2,409,342	190,687 15	228,962 41	223,427 38
	1860	1,351,186	473,365	169,671	589,479	2,583,701	286,434 26	....	127,340 63	2,583,701	159,093 63	333,262 56	205,921 93
	1861	1,522,029	246,742	299,798	546,323	2,614,892	369,681 58	....	233,863 27	2,614,892	135,818 31	419,385 02	185,521 75
	1862	1,545,219	552,606	371,510	644,393	3,113,728	438,702 10	....	283,818 55	3,113,728	154,883 55	497,305 96	213,487 41
	1863	1,664,908	491,112	274,897	621,358	3,052,275	337,697 19	....	....	3,052,275	337,697 19	385,220 21	385,220 21
½ année	1864	498,449	127,756	69,112	158,764	812,496	91,371 69	....	4,533 05	812,496	86,838 64	106,611 80	102,078 75
Ann. fiscales	1865	1,390,930	433,575	346,463	257,846	2,537,897	258,493 96	109,083	17,148 30	2,428,814	241,345 66	299,905 47	282,757 17
	1866	1,538,111	671,042	194,404	465,715	2,955,386	279,157 23	86,114	14,602 53	2,869,272	264,554 70	318,597 74	304,352 24
	1867	1,690,316	736,057	234,223	461,074	3,235,754	293,495 01	108,084	16,843 88	3,127,670	276,651 13	325,283 42	318,439 54
	1868	1,752,425	810,939	278,706	644,946	3,599,043	332,174 59	111,927	15,352 86	3,487,116	316,821 73	381,129 18	365,776 32
	1869	1,716,529	743,946	305,221	690,881	3,605,039	320,773 96	148,462	2,425 28	3,456,577	318,348 68	369,982 10	367,556 82
	1870	2,368,871	858,870	330,794	685,350	4,276,820	389,179 61	261,418	37,469 03	4,015,402	351,710 58	444,932 25	407,463 22

NOTE.—L'autorité de remettre les droits peut se trouver dans les ordre en conseil, en date 13 mai 1851, 13 mars 1853, 4 juillet 1853, 5 mai 1855, 28 mai 1860, 16 avril 1864.

APPENDICE F.—*Suite.*

ETAT No. 2.—Indiquant le tonnage des navires qui sont passés sur tous les canaux du Canada, depuis l'année 1850 jusqu'à 1870, inclusivement ; ainsi que le montant des droits perçus, indiquant si ces navires étaient à destination ou venaient des Etats-Unis, et de Ports Canadiens.

Remarques.	Années.	De ports canadiens à destination de ports canadiens.	De ports canadiens à destination de ports américains.	De ports américains à destination de ports cananadiens	De ports américains à destination de ports américains.	Tonnage.	Péages perçus sur navires.
							$ cts.
Les canaux d'Ottawa sous le contrôle du gouv. I. ne sont pas comp.	1850	592,869	179,242	173,491	244,873	1,194,475	18,225 42
	1851	1,167,958	259,577	175,240	371,066	1,973,841	25,635 20
	1852	1,274,181	305,521	238,661	468,628	2,286,991	29,192 68
	1853	1,123,804	284,108	168,434	562,308	2,138,654	35,292 72
	1854	1,287,039	221,229	118,510	475,845	2,102,623	39,815 18
	1855	1,387,747	219,710	271,389	479,168	2,358,014	33,537 65
	1856	1,240,521	300,625	495,371	636,542	2,673,086	38,661 61
	1857	1,132,400	327,950	341,818	513,726	2,315,894	36,388 36
Saisons de Navigation.	1858	1,444,578	306,294	307,270	654,224	2,712,366	39,549 23
	1859	1,474,385	344,604	223,241	412,791	2,455,021	32,740 23
	1860	1,586,767	430,198	284,950	728,815	3,030,730	46,828 30
	1861	1,954,193	322,214	317,061	714,443	3,307,911	49,703 44
	1862	2,015,342	391,663	387,475	787,916	3,582,396	58,603 86
	1863	1,948,803	444,864	471,445	708,801	3,573,913	47,523 02
½ Années	1864	675,982	123,460	104,234	212,874	1,116,550	15,240 11
Ann. fiscales	1865	2,231,304	369,031	350,690	469,810	3,420,835	41,411 51
	1866	2,195,158	530,215	383,495	483,161	3,592,029	39,797 54
	1867	2,414,910	536,251	415,160	477,451	3,843,772	41,788 41
	1868	2,514,446	631,094	406,178	634,292	4,186,010	48,954 59
	1869	2,430,705	652,080	474,931	649,992	4,207,708	49,208 14
	1870	2,730,614	795,581	535,434	690,493	4,752,522	55,752 64

THOS. WORTHINGTON,

Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

APPENDICE G.

Recettes annuelles des glissoires et estacades de 1850 à 1870, inclusivement.

——	Ottawa.	St. Maurice.	Trent.	Saguenay.	Total.
	$		$	$	$
1850	22,822	....	5,284	....	28,106
1851	....	....	....	....	....
1852	38,728	....	5,732	....	44,460
1853	29,820	....	4,721	....	34,541
1854	38,054	....	5,492	....	43,146
1855	21,850	4,286	20	....	26,136
1856	30,866	....	40	....	30,906
1857	31,326	5,008	40	....	36,374
1858	34,530	2,394	40	....	36,964
1859	33,158	2,528	40	....	35,726
1860	45,760	2,911	40	1,505	50,216
1861	42,730	1,020	40	....	44,790
1862	44,288	2,886	40	3,572	50,786
1863	66,371	4,491	50	1,830	72,742
1864-5	57,712	2,266	40	....	60,018
1865 6	54,345	7,400	40	....	60,785
1866-7	47,239	7,009	40	1,381	55,669
1867-8	62,326	7,635	91	1,371	71,423
1868-9	55,618	7,151	58	1,233	64,060
1869-70	75,888	15,706	....	1,188	92,782

THOS. WORTHINGTON,

Commissiare du Revenu de l'intérieur.

APPENDICE H.

ETAT du nombre de pièces de bois de construction et en grume qui ont passé par les glissoires et les estacades du gouvernement sur la rivière d'Ottawa et ses tributaires, annuellement depuis 1851 jusqu'à 1870, inclusivement.

—	Année.	Bois. No. de pièces.	Bois en grume No. de pièces.	Montant du revenu.
				$
	1851	243,628	102,286	23,554
Cet état ne comprend pas les bois en grume coupés par Gilmour et Cie., sur la Gatineau et par E. B. Eddy, sur la Bonnechère etc., (s'élevant à peu près à 190,000 en 1870) ni ceux coupés sur les tributaires de l'Ottawa en bas de la Gatineau, telles que les Rivières aux Lièvres, Rouge, et Petite Nation, situées hors des limites de cette agence, et qui ont été exportés sur des barges, sans passer par les glissoires ou estacades du gouvernement avant d'être sciés. Il passe aussi par le haut du Rideau et du Mississippi au moins 200,000 pièces sciées ou non, qui vont de l'autre côté de la frontière sans passer par Ottawa. Le tout compris le total des bois en grume d'Ottawa s'éleverait pour l'année 1870 à environ 2,000,000 pièces.	1852	369,272	130,420	29,912
	1853	197,100	162,580	28,844
	1854	302,157	178,729	28,888
	1855	222,686	122,320	28,450
	1856	272.988	151,668	32,269
	1857	299,244	172,080	35,934
	1858	214,880	189,100	27,936
	1859	255,084	261,129	33,724
	1860	261,849	365,792	44,417
	1861	276,657	473,409	49,660
	1862	338,497	270,045	49,554
	1863	424,999	413,269	56,281
	1864	399,841	599,404	70,064
	1865	300,659	549,184	59,930
	1866	245,848	785,481	56,798
Les rapports ci-dessus sont pour la saison de la navigation et non pour l'année fiscale.	1867	298,791	1,096,845	74,272
	1868	186,377	1,972,109	56,731
	1869	317,047	891,293	101,716
	1870	266,407	1,170,076	68,167

THOMAS WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
OTTAWA, 8 février 1871.
A. J. RUSSELL,
Agent et Percepteur.

APPENDICE I.

Analyse du nombre total de pièces de bois écarri et d'espars qui ont passé par la voie d'Ottawa en 1870.

Pin blanc................	208,655	Chêne..................	784	Epinette blanche........	11
Pin rouge..	48,183	Orme	2,636	Epinette rouge..........	2,111
Espars	105	Noyer tendre...........	1	Frêne....................	3,482
Cèdre	76	Erable	76	Bois blanc.............	12
Bouleau..................	73	Tilleul..................	200	Pruche	2
	257,092		3,697		5,618
Total.................		.... 266,407 pièces.			

THOMAS WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

Bureau des Bois de la Couronne,
Ottawa, 8 février 1871.
A. J. Russell,
Agent et Percepteur.

APPENDICE K.

TABDEAU COMPARATIF de la quantité de bois qui a passé par le Bureau du Surintendant des Inspecteurs-mesureurs de bois, et le montant du revenu perçu durant la période de 1850 à 1870, inclusivement.

Date.	Bois Carré.					Mats, Beaupréa, espars.	Rames, espars, etc.	Bois de latte.	Douves.		Pin et Epinette blanche.		Planches inspectées et comptées.	Bois équarri sur deux faces et en grume.	Autre bois scié.	Revenu.
	Pin blanc. — Ton'x.	Pin rouge. — Ton'x.	Chêne. — Ton'x.	Orme. — Ton'x.	Autre bois carré.	— Pièces.	— Pièces.	— Cords	Etalonnées. — Milles.	Indes, Occid., etc. — Milles.	Madriers. Etalonnés.	Madriers. Comptés seulement.		— Pièces.	— Pièces.	$
1850 ..	365,984	5,339	27,071	27,832	8,730	500	11,569	2,204	2,036	4,499	1,222,077	656,511	165,691	....	54	39,724
1851 ..	387,179	79,741	39,748	50,218	19,632	1,756	2,261	3,518	1,467	1,011	1,647,929	532,612	219,687	....	....	41,544
1852 ..	691,147	60,142	41,251	60,129	21,486	1,393	5,917	3,522	2,080	1,794	1,805,141	1,591,231	301,756	....	....	56,888
1853 ..	470,288	54,702	34,122	17,865	22,684	2,605	12,030	4,029	1,914	3,177	1,287,293	1,221,603	317,439	....	....	45,652
1854 ..	491,199	93,921	55,001	48,196	73,920	5,328	5,608	4,564	1,831	3,076	1,623,998	1,247,925	375,710	....	....	62,893
1855 ..	336,840	56,293	50,885	47,070	14,565	3,808	16,059	3,453	1,805	3,009	1,670,765	1,017,853	114,553	....	....	53,235
1856 ..	454,080	60,868	22,234	31,110	21,557	3,121	61,476	2,639	1,235	940	1,920,577	333,585	293,096	....	....	49,764
1857 ..	496,533	48,785	28,626	37,089	30,268	2,399	1,615	5,003	2,064	2,390	1,748,304	367,419	149,145	....	....	54,644
1858 ..	364,339	30,303	40,441	19,622	13,255	2,166	1,356	2,232	1,928	2,570	1,850,828	679,497	225,199	....	4,796	45,882
1859 ..	467,356	63,479	52,672	34,841	24,313	1,321	Nil.	2,975	2,393	4,277	2,164,023	1,014,430	248,399	27,069	....	62,417
1860 ..	501,640	90,969	27,490	29,859	23,041	1,083	1,741	2,502	1,484	2,455	2,351,497	1,462,721	390,107	6489	....	62,191
1861 ..	577,108	76,360	36,579	27,741	18,523	310	2,765	3,254	1,040	2,279	3,174,086	721,393	321,974	13,277	16,708	69,257
1862 ..	586,142	101,197	56,476	42,203	51,329	2,131	78,113	5,224	1,481	2,456	2,397,125	642,770	217,248	25,248	5,452	70,087
1863 ..	617,341	127,855	42,109	75,153	100,618	4,431	624	1,715	1,939	4,876	2,189,118	843,843	236,476	29,059	11,348	80,782
1864 ..	669,458	134,326	94,351	68,176	51,068	7,182	6,082	2,999	1,834	4,714	2,654,134	1,207,585	324,711	150,330	6,793	
1865 ..	515,448	130,502	69,242	23,549	30,768	7,862	Nil.	3,608	1,942	1,393	2,687,231	1,489,356	292,134	23,945	73,529	87,212
1866 ..	470,786	57,802	46,335	23,992	35,058	1,189	20,115	2,001	1,332	1,559	2,561,053	2,068,151	431,890	15,018		63,749
1867 ..	554,251	30,791	51,090	23,908	36,150	3,943	29,994	3,127	2,750	3,416	2,340,203	1,880,840	331,123	26,454	....	60,074
1868 ..	544,918	29,362	62,535	25,680	30,920	499	11,573	1,654	2,292	4,659	2,468,094	2,378,430	423,663	49,022	957	70,886
1869 ..	345,361	31,817	60,497	36,343	32,479	69	17,687	1,373	957	3,771	2,168,777	2,076,839	467,432	35,343	23,761	60,190
1870 ..	454,503	68,885	50,756	43,885	37,613	391	23,409	1,263	1,265	3,491	2,726,280	2,283,563	708,881	29,613	....	66,475

TABLEAUX

DU

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

1870.

No. 1.—Tableau Annuel du nombre de licences émises aux distillat. et brass., et spirit. et de la liqueur de malt, de la quantité fabriq. dans la Puissance du Canada,

Nombre de licences de distilleries émises.	Nombre de licences de brasseries émises.	Droits perçus sur licences.	Divisions du Revenu.	Quantité totale de grain, etc., pour la distillation.	Quantité totale de malt, etc., pour brasserie.	Spiritueux force de preuve par gallon, mesure de vin.
		$	Ontario.	Lbs.	Lbs.	Gallons.
2	4	700	Belleville	1,592,280	258,518	90,542.49
2	5	750	Cobourg	2,528,220	{ 31 min. de blé 292,309 }	137,926.74
......	3	150	Collingwood	....	172,541	....
1	11	775	Goderich	379,647	373,744	21,045.72
8	17	2,300	Guelph	5,571,390	1,239,816	314,155.13
1	10	725	Hamilton	654,524	{ sucre, 572 lbs. 1,285,475 }	38,079.63
......	6	275	Kingston	....	665,207	....
......	11	525	London	....	1,287,865	....
......	5	250	Ottawa	....	396,898	....
2	5	600	Paris	652,960	559,785	35,704.00
1	2	350	Perth	111,719	61,726	6,509.81
......	4	175	Peterborough	....	280,103	....
1	2	350	Prescott	7,275,800	532,191	420,556.75
......	1	50	Sarnia	....	97,223	....
1	4	450	Ste. Catharines	2,559,364	463,218	156,393.94
2	19	1,425	Toronto	16,185,100	2,952,738	923,242.85
4	3	1,150	Windsor	17,694,585	140,654	1,108,663.44
25	112	11,000	Total	55,205,589	11,060,011 31 minots de blé. 572 lbs. sucre.	3,252,820.50
			Québec.			
......	1	50	Beauharnois	....	39,885	....
1	7	600	Montréal	3,734,607	{ 91640 lbs. sucre 5,228,551 52489 lbs. sirop }	223,426.00
......	2	100	Québec	....	2,035,286	....
......	4	200	Sherbrooke	....	133,008	....
......	3	150	St. Hyacinthe	....	{ sucre 2,621 lbs. 140,507 }	....
......	1	50	St. Jean	....	48,825	....
......	2	100	Terrebonne	....	98,236	....
1	20	1,250	Total	3,734,607	94,261 lbs. sucre. 7,724,298 52,489 lbs. sirop.	223,426.00
			Nouveau-Brunswick.			
......	5	250	St. Jean	....	446,602	....
			Nouvelle-Ecosse.			
1	6	400	Halifax	mélasses 12,364	1,232,427	8,339.07
27	143	12,900	*Total	58,940,196 mélasses 12,364	20,463,338 sucre 94,833 lbs. sirop 52,489 lbs. minots de blé, 31	3,484,585.57

* En sus des licences ci-dessus, une licence de rafineur a été émise à Montréal, $250 00.

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, 10 août 1870.

de l'espèce et quantité de grains et autres subst. employés dans la fabrication des et des droits imposés sur ces articles, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Liqueurs de malt par gallon, mesure de vin.	DROITS D'ACCISE.					
	Spiritueux à 63 centins par gallon, mesure de vin.	Liqueurs de malt à 3½ centins par gallon, mesure de vin.	Droits perçus sur les spiritueux sortant de la fabrique.	Droits sur les spiritueux entreposés.	Droits perçus sur la liqueur de malt sortant de la fabrique.	Droits sur la liqueur de malt entreposée.
Gallons.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
67,444	57,041 72	....	3,258 12	53,783 60	....	....
103,962	86,893 84	10 07	37,788 71	49,105 13	10 07	....
58,934	....	....	....	....	....	....
145,240	13,258 78	....	13,258 78	....	....	....
467,555	197,917 66	....	177,485 70	20,431 96	....	....
450,587	23,990 80	42 76	9,731 43	14,259 37	42 76	....
230,534	....	....	....	....	....	....
435,746	....	....	....	....	....	....
137,857	....	....	....	....	....	....
186,093	22,493 52	....	17,520 30	4,973 22	....	....
17,991	4,101 14	....	2,005 87	2,095 27	....	....
99,153	....	....	....	....	....	....
192,707	264,950 75	....	60,458 76	204,491 99	....	....
31,176	....	....	....	....	....	....
153,717	98,528 14	....	74,025 20	24,502 94	....	....
1,122,793	581,642 93	....	114,029 51	467,613 42	....	....
45,762	698,457 97	....	335,280 23	363,177 74	....	....
3,947,251	2,049,277 25	52 83	844,842 61	1,204,434 64	52 83	....
13,950	....	....	....	....	....	....
1,927,541	140,758,38	9,967 47	47,852 65	92,905 73	9,967 47	....
741,544	....	....	....	....	....	....
48,716	....	....	....	....	....	....
41,090	....	259 67	....	....	....	....
12,000	....	....	....	....	....	....
30,815	....	....	....	....	....	....
2,815,656	140,758 38	10,227 14	47,852 65	92,905 73	9,967 47	....
157,120	....	....	....	....	....	....
370,513	5,253 58	....	1,078 12	4,175 46	....	....
7,290,540	$2,195,289 21	$10,279 97	$893,773 38	$1,301,515 83	$10,279 97	....

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 2.—TABLEAU COMPARATIF du nombre de distillateurs et brasseurs, et de spiritueux et de la liqueur de malt, de la quantité fabriquée et des droits

Années.	Provinces.	Nombre de distilleries.	Nombre de brasseries.	Pour la distillation. Malt.	Blé-d'Inde	Seigle.	Blé.	Avoine.	Déchets de moulins.	Quantité totale de grain, etc., pour la distillation.
				Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
1869	Ontario	26	107	2,801,875	47,922,208	8,030,363	216,127	1,450,297	1,938,635	62,359,505
,,	Québec	..	17	....	....	....	....	....	....	....
,,	N. Brunswick.	..	5	....	....	....	....	....	....	....
,,	Nouv. Ecosse.	1	5	....	....	....	....	....	....	mélasses 1,085 lbs.
	Total.......	27	134	2,801,875	47,922,208	8,030,363	216,127	1,450,297	1,938,635	mélasses 1,085 lbs. 62,359,505
1870	Ontario.......	25	112	2,442,864	31,709,145	14,449,294	1,529,460	1,667,095	3,369,092	55,166,950
,,	Québec.......	1	20	223,996	2,154,570	1,044,917	32,431	278,693	....	*38,639 3,734,607
,,	N. Brunswick.	0	5	....	....	....	....	....	....	....
,,	Nouv. Ecosse.	1	6	....	....	....	....	....	....	mélasses 12,364
	Total.......	27	143	2,666,860	33,863,715	15,494,211	1,561,891	1,945,788	3,369,092	58,901,557 mélasses 12,364 *38,639

1869....
*Aussi 9,033 lbs. sucre, sirop et amidon, et 80 gallons mélasses.
† ,, 155,500 do do
‡ ,, 9,836 do do

1870....
†Aussi 572 lbs. sucre et 31 minots de blé.
‡ ,, 146,750 lbs. sucre et sirop.
* Aucun rapport détaillé n'a été donné sur le grain.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 10 août 1870.

l'espèce et quantité de grains et autres substances employés dans la fabrication des imposés sur ces articles, durant les années fiscales 1869 et 1870, respectivement.

Quantité totale de malt pour brasserie.	Spiritueux, force de preuve, par gallon, mesure de vin.	Liqueur de malt, par gallon, mesure de vin.	Droit d'Accise.					
			Spiritueux à 63 centins par gallon, mesure de vin.	Liqueur de malt à 3½ centins par gallon, mesure de vin.	Droits perçus sur les spiritueux sortant de la fabrique.	Droits sur les spiritueux entreposés.	Droits perçus sur la liqueur de malt sortant de la fabrique.	Droits sur la liqueur de malt entreposée.
Lbs.			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
*11,582,562	3,781,589	4,063,903	2,382,401 07	894 56	740,722 49	1,641,678 58	894 56	....
†8,406,492	....	2,924,350	....	12,106 81	....	....	12,106 81	....
774,800	....	276,330	....	....	....	....	....	....
‡1,151,283	443	338,960	279 09	562 06	....	279 09	562 06	....
21,915,137	3,782,032	7,603,548	2,382,680 16	13,563 43	740,722 49	1,641,957 67	13,563 43	....
	Gallons.							
†11,060,011	3,252,820.50	3,947,251	2,049,277 25	52 83	844,842 61	1,204,434 64	52 83	....
‡7,724,298	223,426.00	2,815,656	140,758 38	10,227 14	47,852 65	92,905 73	10,227 14	....
446,602	....	157,120	....	....	....	....	....	....
1,232,427	8,339.07	370,513	5,253 58	....	1,078 12	4,175 46	....	....
20,463,338	3,484,585.57	7,290,540	2,195,289 21	10,279 97	893,773 38	1,301,515 83	10,279 97	....

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 3.—TABLEAU ANNUEL de la quantité de spiritueux et de liqueur de malt et restant en entrepôt, et des droits perçus sur ces

Divisions du Revenu de l'Intérieur.	Restant en entrepot de l'année dernière.		Mis en entrpot.	
	Spiritueux à 63 centins par gallon.	Liqueur de malt à 3½ cts. par gallon.	Spiritueux à 63 centins par gallon.	Liqueur de malt à 3½ cts. par gallon.
Ontario.	Gallons.	Gallons.	Gallons.	Gallons.
Algoma	....	....	....	....
Belleville	22,581.00	....	85,371.05	....
Cobourg	5,844.50	....	77,946.38	....
Collingwood	6,211.00	....	....	....
Cornwall	3,010.00	....	....	....
Goderich	8,816.00	....	....	....
Guelph	55,208.00	....	32,431.77	....
Hamilton	19,448.00	....	22,635.33	....
Kingston	11,077.50	....	....	....
London	7,724.50	....	....	....
Ottawa	18,351.00	....	....	....
Paris	17,044.00	....	7,896.81	....
Perth	....	....	3,325.68	....
Peterborough	3,966.50	....	....	....
Prescott	43,991.00	....	324,590.48	....
Sarnia	....	....	....	....
Ste. Catherines	30,880.00	....	38,893.99	....
Toronto	595,371.00	....	742,243.09	....
Windsor	266,070.50	....	576,473.51	....
Québec.				
Montréal	368,099.00	....	147,540.24	....
Québec	59,721.50	....	....	....
Gaspé	2,536.00	....	....	....
Trois-Rivières	4,284.50	....	....	....
Richelieu	....	....	....	....
Nouveau-Brunswick.				
St. Jean	44,330.00	....	....	....
Miramichi	....	....	....	....
Nouvelle-Ecosse.				
Halifax	10,983.00	....	6,627.78	....
Pictou	220.50	....	2,513.00	....
Cap Breton	355.50	....	....	....
Yarmouth	....	....	....	....
Indéterminé	107.00	....	....	....
Total	1,606,231.50	....	2,065,898.14	....
			2,590.97	en entrepôt.

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, 10 août 1870.

restant en entrepôt de l'année dernière, mise en entrepôt, tirée de l'entrepôt, articles, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Droits d'accise a la sortie de l'entrepot.			Tirée de l'entrepot pour l'exportation, etc.		Restant en entrepot.	
Spiritueux à 63 centins par gallon.	Liqueur de malt à 3½ cts. par gallon.	Droits.	Spiritueux à 63 centins par gallon.	Liqueur de malt à 3½ cts. par gallon.	Spiritueux à 63 centins par gallon.	Liqueur de malt à 3½ cts. par gallon.
Gallons.	Gallons.	$ cts.	Gallons.	Gallons.	Gallons.	Gallons.
287.25	...	180 96	...	...	477.35	...
49,116.34	...	30,943 30	...	...	33,966.56	...
8,647.20	...	5,447 73	...	...	4,446.02	...
12,493.78	...	7,871 09	...	...	4,510.96	...
7,118.50	...	4,484 65	...	...	1,015.50	...
21,692.11	...	13,666 00	...	...	4,471.60	...
50,005.85	...	31,503 71	...	...	10,845.76	...
2,054.00	à 60 centins ...	1,232 40	...	...	...	...
25,794.87	...	16,250 78	64,604.52	...	18,515.25	...
101,533.06	...	63,965 83	...	...	27,250.20	...
32,572.87	...	20,520 90	...	...	1,637.04	...
122,662.05	...	77,277 14	...	...	20,866.55	...
23,499.74	...	14,804 87	...	...	20,443.82	...
3,026.83	...	1,906 91	...	...	4,416.28	...
21,897.89	...	13,795 68	...	...	4,600.46	...
28,061.89	...	17,678 98	...	...	75,956.63	...
...	...	...	...	...	888.45	...
56,064.38	...	35,320 55	1,060.60	...	10,337.48	...
194,353.28	...	122,442 54	289,558.35	...	135,727.65	...
271,260.16	...	170,893 90	29,641.25	...	141,069.01	...
916,146.21	...	577,172 10	2,303.50	...	249,557.92	...
250,720.65	...	157,954 02	...	...	19,287.02	...
...	...	...	2,536.00	...	...	...
18,281.00	...	11,517 03	...	...	5,950.85	...
2,891.50	...	1,821 64	...	...	357.50	...
122,223.77	...	77,000 97	9,116.00	...	40,019.64	...
1,092.63	...	688 35	...	...	760.17	...
46,327.19	...	29,186 13	5,586.77	...	31,606.46	...
1,831.25	...	1,153 68	581.00	...	176.74	...
388.50	...	244 75	...	...	123.00	...
188.00	...	118 44	8,111.00	...	...	...
107.00	...	67 41	...	...	...	...
2,390,285.75	...	1,505,880 04	413,098.99*	...	869,281.87	...
2,054.00	à 60 centins...	1,232 40	...	...	...	...

* Gallons de Spiritueux exporté ... 254,621.54
,, ,, employés en fabriques d'entrepôt, etc ... 96,961.45
,, ,, consumés par le feu ... 61,516.00 } Gallons.
413,098.99

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 4.—TABLEAU COMPARATIF de la quantité de spiritueux et de liqueur de malt restant en entrepôt, et des droits perçus sur ces articles, pour les

ANNÉES.	RESTANT EN ENTREPOT DE L'ANNÉE DERNIERE.		MIS EN ENTREPOT.	
	Spiritueux à 63 centins par gallon.	Liqueur de malt à 3¼ cts. par gallon.	Spiritueux à 63 centins par gallon.	Liqueur de malt à 3¼ cts. par gallon.
	Gallons.	Gallons.	Gallons.	Gallons.
1869	918,800	5,600	2,608,022	....
1870	1,006,231½	....	2,068,489.11	....

TOTAL DES DROITS D'XCISE SUR LES

1869. Perçus à la sortie de la fabrique

1870. do do

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTERIEUR,
OTTAWA, 10 août 1870.

restant en entrepôt de l'année dernière, mise en entrepôt, tirée de l'entrepôt, et années fiscales expirées le 30 juin 1869 et 1870, respectivement.

Droits d'accise a la sortie de l'entrepôt.			Sortie de l'entrepôt pour l'exportation, etc.		Restant en entrepôt.	
Spiritueux à 63 centins par gallon.	Liqueur de malt à 3¼ cts. par gallon.	Droit.	Spiritueux à 63 centins par gallon.	Liqueur de malt à 3¼ cts. par gallon.	Spiritueux à 63 centins par gallon.	Liqueur de malt à 3¼ cts. par gallon.
Gallons.	Gallons.	$ cts.	Gallons.	Gallons.	Gallons.	Gallons.
1,633,752½	5,600	1,029,432 08	286,838	....	1,606,231½	....
2,390,285.75 2,054.00	.... at 60 cents.	1,505,880 04 1,232 40	413,098.99	....	869,281.87	....

Spiritueux et liqueur de malt.

Sortie de l'entrepôt................	Spiritueux	$1,779,154 57	...........$1,783,718 00
	Liqueur de malt...	13,563 43	
do et sur licences.......	Spiritueux	$2,400,885 82	.... 2,424,315 79
	Liqueur de malt.......	10,279 97	
	Licences sur spiritueux	6,250 00	
	Licenc. sur liqu. de malt	6,900 00	

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 5.—TABLEAU ANNUEL de l'espèce et quantité du grain employé, du malt fabriqué, et du montant en provenant, avec le nombre de fabricants de malt, et le montant des honoraires de licences payés durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Divisions du Revenu de l'Intérieur.	Nombre de fabricants de malt.	Honoraires de licences.	Orge employée.	Autre grain.	Malt.		Droit en provenant.
			Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Lbs.	$ cts.
Ontario.							
Belleville..........	3	600	6,889	....	7,714	271,967	2,719 67
Cobourg...........	4	700	9,705	1,862	13,712	496,402	4,964 02
Collingwood.......	3	400	5,431	....	5,664	198,696	1,986 96
Goderich...........	9	1,100	11,441	....	11,680	420,555	4,205 55
Guelph............	15	2,275	81,488	....	88,585	3,181,039	31,810 39
Hamilton..........	5	900	46,917	....	52,597	1,865,260	18,652 60
Kingston..........	4	800	25,193	....	27,761	943,805	9,438 05
London............	5	950	52,987	....	57,013	2,014,436	20,144 36
Ottawa.............	2	350	10,168	....	11,204	376,233	3,762 33
Paris...............	4	750	18,037	32	19,298	699,690	6,996 90
Perth...............	2	350	3,814	....	4,105	173,142	1,731 42
Peterborough......	4	575	9,466	....	10,180	361,928	3,619 28
Prescott...........	3	600	23,809	4,277	30,466	1,092,058	10,920 58
Sarnia.............	7	200	4,124	....	4,174	150,141	1,501 41
Ste. Catherines	5	850	19,126	....	20,931	735,680	7,356 80
Toronto	17	2,825	244,543	....	264,831	9,283,642	92,836 42
Windsor	2	350	13,193	....	15,571	513,905	5,139 05
Total.........	88	14,575	586,331	6,171	645,486	22,778,579	227,785 79
Québec.							
Montréal..........	7	1,150	169,283	....	181,934	6,359,787	63,597 87
Québec............	2	400	45,336	....	48,465	1,637,794	16,377 94
St. Hyacinthe......	2	250	3,458	....	3,730	129,307	1,293 07
St. Jean...........	1	75	1,771	....	1,784	68,867	688 67
Sherbrooke	2	250	3,801	....	3,973	143,725	1,437 25
Terrebonne	2	250	4,329	....	4,762	171,531	1,715 31
Beauharnois.......	1	150	2,606	....	2,696	97,778	977 78
Total.........	17	2,525	230,584	....	247,344	8,608,789	86,087 89
Nouvelle-Ecosse.							
Halifax............	5	900	27,817	....	29,091	996,095	9,960 95
Nouv.-Brunswick.							
St. Jean...........	2	350	10,528	....	10,880	378,395	3,783 95
Total.........	112	18,350	855,260	6,171	932,801	32,761,858	327,618 58

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

No. 6.—TABLEAU COMPARATIF du nombre des fabriquants de malt et de la description et quantité du grain employé dans la manufacture du malt, de la quantité manufacturée, et des droits en provenant, pour les années fiscales expirées le 30 juin 1869 et 1870, respectivement.

Années.	Provinces.	No. de fabricants de malt.	Pour le Maltage. — Orge employée.	Pour le Maltage. — Autres grains.	Quantité totale de grain employée.	Malt fabriqué.		Droits en provenant.
			Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	$ cts.
1869.	Ontario	84	433,279	17,221	450,500	511,800	17,060,022	170,600 22
,,	Québec...........	14	201,926	6,707	208,633	226,022	7,743,006	77,430 06
,,	Nouv.-Brunswick.	3	21,648	35	21,683	22,518	781,868	7,818 68
,,	Nouvelle-Ecosse..	4	30,083	....	30,083	32,406	1,107,527	11,075 27
	Total	105	686,936	23,963	710,899	792,746	26,692,423	266,924 23
1870.	Ontario	88	586,331	6,171	592,502	645,486	22,778,579	227,785 79
,,	Québec...........	17	230,584	....	230,584	247,344	8,608,789	86,087 89
,,	Nouv.-Brunswick.	2	10,528	....	10,528	10,880	378,395	3,783 95
,,	Nouvelle-Ecosse..	5	27,817	....	27,817	29,091	996,095	9,960 95
	Total	112	855,260	6,171	861,431	932,801	32,761,858	327,618 58

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
Ottawa, décembre 1870.

No. 7.—Rapport Annuel de la quantité de liqueur de malt restant en entrepôt de l'année dernière, mise en entrepôt, tirée de l'entrepôt et restant en entrepôt, et des droits perçus sur ces articles, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Divisions du Revenu de l'Intérieur.	Restant en entrepôt de l'année dernière.	Mis en entrepôt.	Droits d'accise à la sortie de l'entrepôt.		Sortie de l'entrepôt pour l'exportation.	A déduire pour coulage.	Restant en entrepôt.
	Malt.	Malt.	Malt.	Droit.	Malt.	Malt.	Malt.
Ontario.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	$ cts.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
Belleville	36,148	271,734	282,939	2,829 39	....	3,682	21,261
Cobourg	65,650	498,570	481,255	4,812 55	....	9,309	73,656
Collingwood	13,879	198,696	176,295	1,762 95	....	2,079	34,201
Goderich	3,252	420,555	385.328	3,853 28	....	....	38,479
Guelph	1,244,036	3,256,864	1,551,187	15,511 87	1,684,800	27,799	985,114
Hamilton	610,778	1,865,382	1,307,584	13,075 84	573,683	29,119	817,774
Kingston	164,038	943,805	651,348	6,513 48	....	17,303	439,192
London	724,345	2,025,309	1,378,184	13,781 84	290,257	....	1,002,778
Ottawa	39,930	376,233	334,169	3,341 69	....	3,518	78,476
Paris	143,580	699,690	577,735	5,777 35	....	9,440	256,095
Per h	140,096	173,142	46,355	463 55	....	1,176	265,707
Peterborough	4,562	364,939	246,095	2,460 95	....	....	126,436
Prescott	153.026	1,154,494	857,865	8,578 65	....	13,938	511,398
Sarnia	3,676	150,141	98,687	986 87	6,061	89	59,393
Ste. Catherines	185,211	735,680	471,206	4,712 06	....	7,866	441,819
Toronto	479,097	9,338,082	4,378,458	43,784 58	3.018,318	74,761	1,729,277
Windsor	73,981	513,905	417,966	5,179 66	....	8,662	61,258
Québec.							
Montréal	1,143,996	6,359,787	5,124,262	51,242 62	....	29,188	2,350,333
Québec	654,744	1,658,150	1,707,910	17,079 10	....	42,182	899,404
St. Hyacinthe	....	129,310	128,049	1,280 49	....	1,261	....
St. Jean	....	68,867	44,007	440 07	....	....	24,860
Sherbrooke	18,800	145,653	114,007	1,140 07	....	....	50,446
Terrebonne	7,552	171,531	94,933	949 33	....	1,382	82,768
Beauharnois	....	97,778	41,479	414 79	....	....	56,307
Nouvelle-Ecosse.							
Halifax	155,588	996,095	1,201,352	12,013 52	....	19,957	186,174
Nouveau-Brunswick.							
St. Jean	331,099	378,395	437,594	4,375 94	....	13,342	271,832
Total	6,397,064	32,992,787	22,636,249	226,362 49	5,573,119	316,053	10,864,430

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

No. 8.—Tableau Comparatif de la quantité de liqueur de malt restant en entrepôt de l'année dernière, mise en entrepôt, tirée de l'entrepôt, et restant en entrepôt, et des droits perçus sur ces articles, pour les années fiscales expirées le 30 juin 1869 et 1870, respectivement.

Années.	Restant en entrepôt de l'année dernière.	Mis en entrepôt.	Droits d'accise à la sortie de l'entrepôt.		Sortie de l'entrepôt pour l'exportation.	A déduire pour coulage.	Restant en entrepôt.
	Malt.	Malt.	Malt.	Droit,	Malt.	Malt.	Malt.
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	$ cts.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
1869	4,355,612	27,127,109	23,731,351	237,313 51	1,146,759	207,547	6,397,064
1870	6,397,064	32,992,787	22,636,249	226,362 49	5,573,119	316,053	10,864,430

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

No. 9.—Rapport Annuel de l'espèce et quantité de tabac, et autres substances licences émises, de la quantité fabriquée, et des droits en

	Divisions du Revenu de l'Intérieur.	Quantité de matières empoyées.			
		Produits du Canada.	Produits étrangers.	Autres substances.	Poids total de toutes les matières employées.
	Ontario.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
1	Belleville	....	3,886	....	3,886
2	Guelph	72,880	31,826	1,677	106,383
3	Hamilton	1,002	661,260	48,432	710,694
4	Kingston	....	14,895	139	15,034
5	London	1,859	4,254	....	6,113
6	Paris	4,011	112,084	26,811	142,906
7	Peterboro'	303	2,754	....	3,057
8	Prescott	....	4,786	....	4,786
9	Ste. Catherines	81	24,682	....	24,763
10	Toronto	7,742	809,601	166,915	984,258
	Windsor	6,211	114,097	2,197	122,505
	Total	94,089	1,784,125	246,171	2,124,385
	Québec.				
12	Montréal	100,334	4,277,382	864,087	5,241,803
13	Québec	110	291,111	....	291,221
14	St. Jean	150	733	....	883
	Total	100,594	4,569,226	864,087	5,533,907
	Nouveau-Brunswick.				
15	Miramichi	....	17,400	855	18,255
16	St. Jean	....	121,219	21,029	142,248
	Total	....	138,619	21,884	160,503
	Nouvelle-Ecosse.				
17	Halifax	....	735,888	109,317	845,205
18	Pictou	....	151,653	8,670	160,323
19	Cap Breton	....	10,524	458	10,982
	Total	....	898,065	118,445	1,016,510
	Totaux	194,683	7,390,035	1,250,587	8,835,305

employées dans la fabrication du tabac, cigares et tabac à priser, du nombre de provenant, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Licences.		Tabac.					
No.	Montant.	A 15 centins par lb.	A 10 centins par lb.	A 7 centins par lb.	A 5 centins par lb.	Droit.	
	$ cts.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	$ cts.	
2	100 00	....	....	....	....	....	1
6	300 00	11,481	80,109½	....	....	9,733 10	2
12	575 00	125,358½	397,967	....	....	58,600 47	3
2	100 00	1,279½	7,190½	....	....	910 98	4
3	150 00	88	357	....	....	48 90	5
9	400 00	32,855	54,377½	....	....	10,366 00	6
1	50 00	....	....	....	10	0 50	7
1	50 00	....	50	....	600	35 00	8
3	150 00	2.618	10,850	....	....	1,477 70	9
13	600 00	205,333½	548,033	....	....	85,603 32	10
4	175 00	27,492	90,088	624	1,916	13,272 08	11
56	2,650 00	406,505½	1,189,022½	624	2,526	180,048 05	
21	1,025 00	1,013,419½	3,269,190	26,921	57,718	483,702 30	12
9	375 00	48,557	171,859	....	1,822	24,560 55	13
1	50 00	150	....	....	....	22 50	14
31	1,450 00	1,062,126½	3,441,049	26,921	59,540	508,285 35	
1	50 00	3,281	10,427	....	....	1,534 85	15
5	250 00	30,767	78,167½	....	....	12,431 80	16
6	300 00	34,048	88,594½	....	....	13,966 65	
4	175 00	134,566	530,872½	....	....	73,272 15	17
2	100 00	15,260	122,095	....	....	14,498 50	18
1	50 00	3,922	2,199	....	....	808 20	19
7	325 00	153,748	655,166½	....	....	88,578 85	
100	4,725 00	1,656,428	5,373,832½	27,545	62,066	790,878 90	

(*Continué sur la page suivante.*)

No. 9.—Rapport Annuel de l'espèce et quantité de tabac, et autres substances licences émises, de la quantité fabriquée, et des droits en

	Divisions du Revenu de l'Intérieur.	Cigares.				
		A $1 par M.	A $2 par M.	A $3 par M.	A $4 par M.	A $5 par M.
	Ontario.	No.	No.	No.	No.	No.
1	Belleville	....	78,600	40,600	....	....
2	Guelph	233,900	126,450	206,150	6,800	....
3	Hamilton	365,400	440,450	427,900	15,300	....
4	Kingston	197,500	40,900	9,900	....	....
5	London	52,900	69,900	60,800	....	....
6	Paris	251,800	530,810	176,905	700	....
7	Peterboro'	38,900	19,900	16,000	5,450	....
8	Prescott	83,500	....	45,600	....	....
9	Ste. Catherines	220,720	5,975	236,370	34,500	....
10	Toronto	636,200	961,300	825,450	62,300	....
11	Windsor	67,800	51,150	132,700	....	....
	Total	2,148,620	2,325,435	2,178,375	125,050	....
	Québec.					
12	Montréal	659,250	434,900	825,500	56,750	100
13	Québec	97,550	....	....	....	....
14	St. Jean	25,000	....	....	....	....
	Total	781,800	434,900	825,500	56,750	100
	Nouveau-Brunswick.					
15	Miramichi	....	....	....	....	....
16	St. Jean	477,290	61,405	....	....	....
	Total	477,290	61,405	....	....	....
	Nouvelle-Ecosse.					
17	Halifax	....	....	....	....	....
18	Pictou	....	....	....	....	....
19	Cap Breton	....	....	....	....	....
	Total	....	....	....	....	....
	Totaux	3,407,710	2,821,740	3,003,875	181,800	100

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

employées dans la fabrication du tabac, cigares et tabac à priser, du nombre de provenant, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

		Tabac a Priser.			Total des Droits.		
A 30 cent. par lb.	Droit.	A 15 centins par lb.	A 10 centins par lb.	Droit.	Droit perçu à la sortie de la manufacture.	Droit sur les articles entreposés.	
Lbs.	$ cts.	Lbs.	Lbs.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
493	426 90	....	....	....	526 90	....	1
2,269	1,813 15	....	....	....	10,312 75	1,533 50	2
3,719	3,706 90	....	....	....	11,909 90	50,972 47	3
996	607 80	....	....	....	1,618 78	....	4
541	537 40	....	....	....	736 30	....	5
3,120	2,782 93	....	....	....	3,205 43	10,343 50	6
481	292 80	....	....	....	343 30	....	7
436	351 10	....	....	....	436 10	....	8
1,686	1,585 58	....	....	....	3,213 28	....	9
10,133	8,324 25	....	495	49 50	18,983 57	75,593 50	10
510	721 20	....	....	....	10,713 03	3,455 25	11
24,384	21,150 01	....	495	49 50	61,999 34	141,898 22	
7,494	6,481 25	2,207	61,862	6,517 25	51,045 05	446,680 75	12
17	102 65	7,117	39,766	5,044 15	27,875 90	2,206 45	13
384	140 20	....	....	....	212 70	....	14
7,895	6,724 10	9,324	101,628	11,561 40	79,133 65	448,887 20	
....	....	....	....	....	50 00	1,534 85	15
1,419	1,025 80	....	....	....	1,313 30	12,394 30	16
1,419	1,025 80	....	....	....	1,363 30	13,929 15	
....	....	....	....	....	442 15	73,005 00	17
....	....	....	....	....	1,248 75	13,349 75	18
....	....	....	....	....	140 90	717 30	19
....	....	....	....	....	1,831 80	87,072 05	
33,698	28,899 91	9,324	102,123	11,610 90	144,328 09	691,786 62	

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 10.—TABLEAU COMPARATIF de l'espèce et de la quantité de tabac et autres nombre de licences émises, de la quantité fabriquée, et des droits en provenant,

Années.	Provinces.	Quantité de matières employées.			
		Produit du Canada.	Produit de l'Etranger.	Autres substances.	Poids total de toutes les matières employées.
		Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
1869...	Ontario	115,069½	1,732,818	254,604	2,102,491½
	Québec	127,451	3,033,167	624,015	3,784,633
	Nouveau-Brunswick	....	192,962	32,677	225,639
	Nouvelle-Ecosse	....	736,435	115,180	851,615
	Total	242,520½	5,695,382	1,026,476	6,964,378½
1870..	Ontario	94,089	1,784,125	246,171	2,124,385
	Québec	100,594	4,569,226	864,087	5,533,907
	Nouveau-Brunswick	....	138,619	21,884	160,503
	Nouvelle-Ecosse	....	898,065	118,445	1,016,510
	Total	194,683	7,390,035	1,250,587	8,835,305

substances employées dans la fabrication du tabac, cigares et tabac à priser, du durant les années fiscales expirées le 30 juin 1869 et 1870, respectivement.

Licences.		Tabac.				
No.	Montant.	A 15 centins par lb.	A 10 centins par lb.	A 7 centins par lb.	A 5 centins par lb.	Droit.
	$ cts.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	$ cts.
64	3,175 00	....	1,637,595½	....	5,766	164,047 85
25	1,225 00	....	2,764,625	....	100,002	281,462 60
7	325 00	....	169,363½	....	....	16,936 35
8	400 00	....	702,007	....	....	70,200 70
104	5,125 00	....	5,273,591	....	105,768	532,647 50
56	2,650 00	406,505½	1,189,022½	624	2,526	180,048 05
31	1,450 00	1,062,126½	3,441,049	26,921	59,540	508,285 35
6	300 00	34,048	88,594½	....	....	13,966 65
7	325 00	153,748	655,166½	....	....	88,578 85
100	4,725 00	1,656,428	5,373,832½	27,545	62,066	790,878 90

[*Continué sur la page suivante.*]

No. 10.—Tableau Comparatif de l'espèce et de la quantité de tabac et autres nombre de licences émises, de la quantité fabriquée, et des droits en provenant,

Années.	Provinces.	Cigares.				
		A $1 par M.	A $2 par M.	A $3 par M.	A $4 par M.	A $5 par M.
		No.	No.	No.	No.	No.
1869...	Ontario................	2,743,140	2,802,510	2,901,395	214,800	....
	Québec................	674,350	530,750	878,050	74,300	100
	Nouveau-Brunswick	788,300	19,840	500	....	....
	Nouvelle-Ecosse	....	....	....	....	....
	Total...........	4,205,790	3,353,100	3,779,945	289,100	100
1870...	Ontario	2,148,620	2,325,435	2,178,375	125,050	....
	Québec................	781,800	434,900	825,500	56,750	100
	Nouveau-Brunswick.....	477,290	61,405	....	....	....
	Nouvelle-Ecosse	....	....	....	....	....
	Total...........	3,407,710	2,821,740	3,003,875	181,800	100

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

substances employées dans la fabrication du tabac, cigares et tabac à priser, du durant les l'années fiscales expirées le 30 juin 1869 et 1870, respectivement.—*Fin.*

		Tabac a Priser.			Total des Droits.	
A 30 centins par lb.	Droit.	A 15 centins par lb.	A 10 centins par lb.	Droit.	Droits perçus à la sortie de la fabrique.	Droits sur les articles entreposés.
Lbs.	$ cts.	Lbs.	Lbs.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....	17,911 54	....	500	50 00	76,253 19	108,931 20
....	4,667 70	....	97,087	9,708 70	48,196 94	248,867 06
....	829 48	....	....	....	1,154 48	16,936 35
....	....	....	....	....	1,901 40	68,699 30
....	23,408 72	....	97,587	9,758 70	127,506 01	443,433 91
24,384	21,150 01	....	495	49 50	61,999 34	141,898 22
7,895	6,724 10	9,324	101,628	11,561 40	79,133 65	448,887 20
1,419	1,025 80	....	....	....	1,363 30	13,929 15
....	....	....	....	....	1,831 80	87,072 05
33,698	28,899 91	9,324	102,123	11,610 90	144,328 09	691,786 62

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 11.—Rapport Annuel de la quantité de tabac, cigares, et tabac à priser restant en entrepôt, et des droits perçus sur ces

Divisions du Revenu de l'Intérieur.	Restant en Entrepôt de l'année dernière.		Mis en Entrepôt.		Droits
	Tabac.	Tabac à pris.	Tabac.	Tabac à pris.	Tabac.
	A 10 centins par lb.	A 10 centins par lb.	A 10 et 15 cts. par lb.	A 10 et 15 cts. par lb.	A 15 centins par lb.
Ontario.					
Belleville	15,791½	...	...	...	...
Cobourg	1,214½	...	...	...	...
Collingwood	...	...	...	...	462
Cornwall	1,569	...	...	...	413
Goderich	...	...	...	...	1,380½
Guelph	15,437½	...	13,600	...	11,503½
Hamilton	189,566½	...	453,313½	...	53,896½
Kingston	23,596	...	...	...	33,759
London	70,991½	...	...	...	50,007
Ottawa	37,351½	...	...	...	22,422½
Paris	30,636	...	87,082½	...	9,056
Perth	...	...	...	...	1,885
Peterboro'	1,656	...	...	...	945
Prescott	...	...	...	...	2,992
Ste. Catherines	6,290	...	...	...	1,368
Sarnia	...	...	...	...	280
Toronto	234,827½	...	655,672	...	59,213
Windsor	700	...	28,310	...	875
Québec.					
Montréal	694,890½	40,162	3,929,082	62,022	321,842
Québec	36,436½	26,562	4,445	16,591	112,986
Trois-Rivières	...	...	...	...	...
Nouveau-Brunswick.					
Miramichi	5,880	...	13,708	...	3,084
St. Jean	110,381	...	108,559½	...	108,661½
Nouvelle-Ecosse.					
Halifax	199,941½	...	663,685	...	168,678½
Pictou	17,770	...	126,398	...	19,683
Yarmouth	...	...	...	...	573
Cap Breton	8,728	...	5,212	...	13,402
Indéterminé	13,260	...	...	...	...
Totaux	1,716,915	66,724	6,089,067½	78,613	999,368

CIGARES.

	A $2 par M.	A $3 par M.	A $4 par M.	A 30 centins par lb.	A $2 par M.	A $3 par M.	A $4 par M.	A 30 centins par lb.	A $2 par M.
Montréal	14,100	14,000	...	...	41,500	34,500	850	1,403	55,600
Halifax	...	8,000	5,000	...	...	...	...	...	...
Total	14,100	22,000	5,000	...	41,500	34,500	850	1,403	55,600

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, octobre 1870.

restant en entrepôt de l'année dernière, mise en entrepôt, tirée de l'entrepôt, articles, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

D'Accise à la sortie de l'Entrepôt.				Sorti de l'Entrepôt pour l'Exportation, etc.		Restant en Entrepôt.	
Tabac.	Tabac à priser.		Droit.	Tabac.	Tab. à priser	Tabac.	T. à priser
A 10 centins par lb.	A 15 centins par lb.	A 10 centins par lb.		A 10 et 15 cts. par lb.	A 10 et 15 cts. par lb.	A 15 centins par lb.	A 15 cts. par lb.
			$ cts.				
48,539	...	...	4,853 90	...	...	8,827½	...
5,924	...	...	592 40	...	...	...	...
1,247	...	...	194 00	...	...	373½	...
3,268	...	...	388 75	...	...	2,310	...
7,356	...	...	942 68	...	...	3,993	...
51,883	...	...	6,913 82	...	...	26,602	...
488,438½	...	...	56,928·32	9,051	...	124,606½	...
191,405½	...	...	24,204 40	...	...	37,122½	...
139,823	...	...	21,483 35	...	...	90,568	...
126,768	...	...	16,040 18	...	...	47,685	...
52,578½	...	...	6,616 25	...	...	33,383	...
5,484	...	...	831 15	...	...	2,234	...
16,767	...	...	1,818 45	...	...	2,324	...
4,693	...	...	918 10	...	...	...	...
19,277½	...	...	2,132 95	...	...	18,706	...
...	...	...	42 00	...	...	595	...
927,204½	...	...	101,602 40	2,987	...	218,993	...
350	...	...	166 25	...	...	3,395	...
1,199,719½	15,026	49,425½	175,444 70	278,899	...	837,971	34,616½
152,374½	1,107	40,761	36,427 50	15,530½	...	81,880½	4,401
...	...	...	...	...	...	524	...
25,393½	...	...	3,001 95	2,736	...	26,572	...
383,079	...	...	54,607 12	2,026½	...	170,825	...
428,764	...	...	68,178 18	92,290½	...	241,944½	...
52,874	...	...	8,239 85	3,481	...	25,513	...
2,789	...	...	364 85	...	...	3,278	...
25,673	...	...	4,577 60	...	...	15,303	...
8,836	...	...	883 60	...	...	3,575	...
4,370,509	16,133	90,186½	598,394 70	407,001½	...	2,029,104	39,017½

CIGARES.

A $3 par M.	A $4 par M.	A 30 centins par lb.	Droit.	A $2 par M.	A $3 par M.	A $4 par M.	A 30 centins par lb.	A $2 par M.	A $3 par M.	A $4 par M.	A 30 centins par lb.
48,500	850	601	$440 40	..	...	...	...	..	...	...	802
...	...	...	...	..	2,000	...	...	..	6,000	5,000	...
48,500	850	601	$440 40	..	2,000	...	...	..	6,000	5,000	802

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 12.—Tableau Comparatif de la quantité de tabac, cigares et tabac pôt, restant en entrepôt, et des droits perçus sur ces articles, pour

Années.	Restant en Entrepôt de l'année dernière.				Mis en Entrepôt.				Droits	
	Tabac.		Tabac à priser.		Tabac.		Tabac à priser.		Tabac.	
	A 10 centins par lb.		A 10 centins par lb.		A 10 centins par lb.	A 10 et 15 cts. par lb.	A 10 centins par lb.	A 10 et 15 cts. par lb.	A 10 centins par lb.	A 15 centins par lb.
1869.	1,547,200	....	51,330	....	4,356,115½	....	76,467	....	4,015,678	....
1870.	1,716,915	....	66,724	....	....	6,089,067½	....	78,613	4,370,509	999,368
CIGARES.										
	A $2 par M.	A $3 par M.	A $4 par M.	A 30 centins par lb.	A $2 par M.	A $3 par M.	A $4 par M.	A 30 centins par lb.	A $2 par M.	A $3 par M.
1869.	49,500	69,700	7,500	....	45,900	163,400	13,100	....	81,300	209,100
1870.	14,100	22,000	5,000	....	41,500	34,500	850	1,403	55,600	48,500

TOTAL DES DROITS D'ACCISE SUR LE

1869—Perçus à la fabrique et à l'entrepôt.................

1870 do do ....

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

à priser restant en entrepôt de l'année dernière, mise en entrepôt, tirée de l'entre- les années fiscales expirées le 30 juin 1869 et 1870, respectivement.

D'Accise a la sortie de l'Entrepôt.			Sortie de l'Entrepôt pour Exportation, etc.				Restant en Entrepôt.			
Tabac à priser.			Tabac.		Tabac à priser.		Tabac.		Tabac à priser.	
A 10 centins par lb.	A 15 centins par lb.	Droit.	A 10 centins par lb.	A 10 et 15 cts. par lb.	A 10 centins par lb.	A 10 et 15 cts. par lb.	A 10 centins par lb.	A 15 centins par lb.	A 10 centins par lb.	A 15 centins par lb.
61,073	....	$ cts. 407,675 10	170,722½	....	....	....	1,716,915	....	66,724	....
90,186 ½	16,133	598,394 70	....	407,001	....	....	....	2,029,104	....	30,017½
CIGARES.										
A $4 par M.	A 30 centins par lb.		A $2 par M.	A $3 par M.	A $4 par M.	A 30 centins par lb.	A $2 par M.	A $3 par M.	A $4 par M.	A 30 centins par lb.
15,600	....	852 30	....	2,000	....	....	14,100	22,000	5,000	....
850	601	440 40	....	2,000	....	....	....	6,000	5,000	802

TABAC, CIGARES ET TABAC A PRISER.

....$536,033 41

....$743,163 19

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 13.—RAPPORT ANNUEL de la quantité de tabac en feuille restant en entrepôt, avec le droit perçu sur cet article,

Divisions du Revenu de l'Intérieur.	Restant en Entrepôt de l'année dernière.		Mis en Entrepôt.		Droit d'Accise	
	Etranger.	Canadien.	Etranger.	Canadien.	Etranger.	
	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	A 10 cts. par lb.	A 15 cts. par lb.
Ontario.						
Hamilton	59,069	....	9,127	....	....	....
London	....	....	....	....	....	....
Toronto	....	....	2,099	5,945	....	....
Windsor	....	11,610	1,598	189,049	....	....
Québec.						
Montréal	14,853	90,625	24,412	27,715	19,693	4,719
Québec	....	....	296,425	....	220,731	75,694
Richelieu	....	....	....	351	....	....
St. Hyacinthe	....	....	....	161	....	....
Trois-Rivières	....	....	....	810	....	....
Nouveau-Brunswick.						
Miramichi	494	....	....	....	....	....
Totaux	74,416	102,235	333,661	224,031	240,424	80,413

Tableau comparatif pour les années

1869	....	....	225,335½	332,547	93,021½	....
1870	74,416	102,235	333,661	224,031	240,424	80,413

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, octobre 1870.

pôt, de l'année dernière, mise en entrepôt, tirée de l'entrepôt et restant en entrepour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

A la sortie de l'Entrepôt.				Sortie de l'Entrepôt pour exportation, etc.		Sortie de l'Entrepôt pour la Manufacture.		Restant en entrepôt.	
Canadien.			Droit.	Etrang.	Canad'n	Etranger.	Canadien.	Etrang.	Canadien.
A 10 cts. par lb.	A 7 cts. par lb.	A 5 cts. par lb.		Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.	Lbs.
			$ cts.						
....	....	....	....	8,235	....	53,491	....	5,605	....
....	....	....	....	....	....	....	1,100	....	....
....	....	....	....	....	....	2,964	7,767	....	....
....	300	9,340	488 00	....	....	300	9,971	1,298	50,917
206	10,345	14,440	4,143 90	....	....	14,103	219,608	750	950
....	....	....	33,427 20	....	....	....	....	....	....
....	....	351	17 55	....	....	....	....	....	....
....	....	161	8 05	....	....	....	....	....	....
....	....	810	40 50	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	494	....	....	....
206	10,645	25,102	38,125 20	8,235	....	71,352	238,446	7,653	51,867

fiscales expirées le 30 juin 1869 et 1870.

....	....	35,257	11,065 00	....	7,649	57,898	187,406	74,416	102,235
206	10,645	25,102	38,125 20	8,235	....	71,352	238,446	7,653	51,867

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No 14—RAPPORT ANNUEL du nombre de licences émises, la quantité d'huile crue et raffinée employée par les raffineurs, l quantité de pétrole fabriquée, et les droits et honoraires d'inspection en provenant, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Divisions du Revenu de l'Intérieur.	No. de Licences émises.	Huile crue et raffinée employée.	Goudron et ésidu non imposables.	Pétrole, etc.		Honoraires d'Inspection.			Total des droits.	
				Gallons 5 cts.	Droit.	Colis à 20 cts.	Gallons à 1 ct.	Honoraires.	Droits et honoraires perçus.	Droit sur l'huile entreposée.
ONTARIO.					$ cts.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Cornwall	1	7,360	....	3,730	186 50	82	420	20 60	207 10	....
Guelph	2	313,261	89,456	192,855	9,642 75	4,550	336	913 36	7,958 86	2,597 25
Hamilton	5	1,800,525	99,011	1,601,824	80,091 20	2,634	2,300	549 80	5,188 48	75,452 52
London	20	6,636,355	26,921	4,257,316	212,865 80	36,486	5,771	7,354 91	65,269 18	154,951 53
Paris	5	494,019	4,930	340,687	17,034 35	3,192	....	638 40	4,798 02	12,874 73
Sarnia	18	7,372,410	821,704	4,269,609	213,480 45	36,193	8,298	7,321 58	62,794 08	158,007 95
St. Catharines	1	17,530	4,465	10,403	520 15	248	....	49 60	569 75	....
Toronto	2	65,667	6,970	58,696	2,934 80	235	76	47 76	363 64	2,618 92
	54	16,707,127	1,044,457	10,735,120	536,756 00	83,620	17,201	16,896 01	147,149 11	406,502 90
Montréal	1	85,000	73,160	1,516	75 80	44	....	8 80	84 60	....
St. Jean, N.-B.	....	....	....	....	....	648	655	136 15	136 15	....
Halifax, N.-E.	....	....	....	....	....	669	1,510	148 90	148 90	....
Pictou	....	....	....	....	....	10	....	2 00	2 00	....
	....	....	....	....	....	679	1,510	150 90	150 90	....
Total de la Puissance.	55	16,792,127	1,117,617	10,736,636	536,831 80	84,991	19,366	17,191 86	147,520 76	406,502 90
							Perçu sur les Licences....		2,625 00	
									150,145 76	

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 15.—Tableau comparatif du nombre de raffineurs de pétrole, la quantité d'huile crue employée, le pétrole fabriqué, et droits imposés sur ces articles, durant les années fiscales expirée le 30 juin 1869 et 1870 respectivement.

Années.	No. de raffineurs.	Huile crue employée.	Goudron et résidu non imposables.	Pétrole, etc. — Gallons. à 5 centins.	Pétrole, etc. — Droit.	Honoraires d'inspection. — Collis. at 20 centins	Honoraires d'inspection. — Gallons à 1 centin.	Honoraires d'inspection. — Honoraires.	Total des droits. — Droits et honoraires perçus.	Total des droits. — Droit sur l'huile entreposée.
1869.		Gallons.	Gallons.		$ cts.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ontario	47	4,676,793	168,960	2,769,136	138,456 80	86,057	9,301	17,304 41	71,798 96	83,962 25
Québec	2	46,079	38,698	3,088	154 40	6,297	212	1,261 52	1,415 92	....
Nouveau-Brunswick	....	....	....	....	....	3,585	4,790	764 90	764 90	....
Nouvelle-Ecosse	....	....	....	....	....	1,528	14,600	451 60	451 60	....
Total	49	4,722,872	207,658	2,772,224	138,611 20	97,467	28,903	19,782 43	74,431 38	83,962 25
1870.										
Ontario	54	16,707,127	1,044,457	10,735,120	536,756 00	83,620	17,201	16,896 01	147,149 11	406,502 90
Québec	1	85,000	73,160	1,516	75 80	44	....	8 80	84 60	....
Nouveau-Brunswick	....	....	....	....	....	648	655	136 15	136 15	....
Nouvelle-Ecosse	....	....	....	....	....	679	1,510	150 90	150 90	....
Total	55	16,792,127	1,117,617	10,736,636	536,831 80	84,991	19,366	17,191 86	147,520 76	406,502 90

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

No. 16.—Rapport annuel de la quantité de pétrole restant en entrepôt de l'année dernière, mise en entrepôt, tirée de l'entrepôt et restant en entrepôt, et droits perçus sur cet article, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Divisions du Revenu de l'Intérieur.	Restant en entrepôt de l'année dernière, etc.	Mise en entrepôt.	Droits d'accise à la sortie de l'entrepôt.		Tirée de l'entrepôt pour l'exportation, etc.	Restant en entrepôt.
	Gallons à 5 cents.	Gallons à 5 cents.	Gallons à 5 cents.	Droit.	Gallons à 5 cents.	Gallons à 5 cents.
				$ cts.		
Guelph	20,999	51,945	38,948	1,947 40	....	....
Hamilton	123,587	1,509,051½	....	....	3,010,117½	205,178
London	51,746	3,099,033½	143,456	7,172 80	2,863,361	188,673½
Ottawa	....	....	2,420	121 00	....	....
Paris	26,835	257,495	58,637½	2,931 87	199,774	248½
Sarnia	66,471	3,160,179	37,041	1,852 05	712,196½	42,504½
Toronto	14,709	52,379	32,785	1,639 25	52,379	13,445
Montréal	36,387	....	322,540	16,127 00	57,762½	60,476½
Québec	7,311	....	26,253	1,312 65	628	5,475
St. Jean, Nouveau-Brunswick	7,208	....	190,460	9,523 00	5,054½	5,126
Halifax, Nouvelle-Ecosse	32,734	....	158,337	7,916 85	39,748	44,154½
Yarmouth do	....	....	390	19 50	500	....
Total	387,987	8,130,083	1,011,267½	50,563 37	6,941,521	565,281½

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

Département du Revenu de l'Intérieur.
Ottawa, décembre 1870.

No. 17.—Tableau comparatif de la quantité de pétrole restant en entrepôt de l'année dernière, mise en entrepôt, tirée de l'entrepôt et restant en entrepôt, avec les droits perçus sur cet article, pour les années fiscales expirées le 30 juin 1869 et 1870, respectivement.

Années.	Restant en entrepôt de l'année dernière.	Mise en entrepôt.	Droit d'accise à la sortie de l'entrepôt.		Tirée de l'entrepôt pour l'exportation, etc.	Restant en entrepôt.
	Gallons à 5 centins.	Gallons à 5 centins.	Gallons à 5 centins.	Droit.	Gallons à 5 centins.	Gallons à 5 centins.
1869.				$ cts.		
Ontario	54,436	1,679,245	468,235	23,411 75	754,978	304,347
Québec	....	5,300	30,374	1,518 70	2,416	43,698
Nouveau-Brunswick	....	....	27,121	1,356 05	....	7,208
Nouvelle-Ecosse	....	....	67,204	3,360 20	666	32,734
Total	54,436	1,684,545	592,934	29,646 70	758,060	387,987
1870.						
Ontario	304,347	8,130,083	313,287½	15,664 37	6,837,828	450,049½
Québec	43,698	....	348,793	17,439 65	58,390½	65,951½
Nouveau-Brunswick	7,208	....	190,460	9,523 00	5,054½	5,126
Nouvelle-Ecosse	32,734	....	158,727	7,936 35	40,248	44,154½
Total	387,987	8,130,083	1,011,267½	50,563 37	6,941,521	565,281½

Total du droit d'Accise sur le Pétrole,

1869—Perçu de la manufacture et tirée de l'entrepôt...................... $104,078 08
1870— do do do et sur les licences...... 200,709 13

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

No. 18.—RAPPORT ANNUEL des matériaux employés par les manufacturiers en
fiscale expirée le

Divisions du Revenu.	Quantité de Matières employées.					
	Spiritueux canadien force de preuve.	Bière, vinaigre, cidre et vin.	Autres matières.	Autres matières.	Vinaigre à 15 pour cent ad valorem.	Teintures à 10 centins par gallon.
	Gallons.	Gallons.	Gallons.	Lbs.	Valeur.	Gallons.
					$ cts.	
Hamilton	64,602	....	1,213	2,503	18,745 86	1,895¾
St. Catharines	1,063	....	94	....	1,176 21	....
Toronto	24,118	24,165	....	....	7,946 08	....
Windsor	687	....	....	....	....	....
St. Jean, N.-B.	5,713	....	....	....	840 00	....
Total	96,183	24,165	1,307	2,503	28,708 15	1,895¾

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

entrepôt, indiquant les effets fabriqués, et les droits en provenant, durant l'année
30 juin 1870.

Produits de Manufactures entreposés.						Droit perçu à la sortie de l'entrepôt.	Droit provenant des eff entreposés.
			En vertu de la 33e Vic., Chap. 9.				
Spiritueux methylé à 15 pour cent ad valorem.	Articles payant 15 pour cent ad valorem.	Articles payant 25 pour cent ad valorem.	Vinaigre à 3 cts. par Gallon.	Spiritueux méthylé à 12 cts. par Gallon.	Burning Fluid à $1.20 par Gallon.		
Valeur.	Valeur.	Valeur.	Gallons.	Gallons.	Gallons.		
$ cts.	$ cts.	$ cts.				$ cts.	$ cts.
6,969 92	1,077 52	2,209 75	57,994	4,571.31	1,005.50	7,662 67	1,541 27
....	....	....	....	....	....	....	176 42
....	....	....	27,397	....	....	....	2,013 85
....	....	....	1,708	....	....	....	51 24
....	....	....	20,571	....	....	....	743 10
6,969 92	1,077 52	2,209 75	107,670	4,571 31	1,005.50	7,662 67	4,525 88
Droit perçu à la sortie de l'entrepôt..............						5,405 04	
Total des droits perçus à la sortie de la manufacture et de l'entrepôt......						13,067 71	

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 19.—TABLEAU COMPARATIF du nombre de manufacturiers en entrepôt, et le montant des droits perçus sur les différents articles fabriqués en entrepôt, durant les années fiscales expirées le 30 juin 1869 et 1870.

Année.	Provinces.	Nombre de manufacturiers en entrepôt.	Droit perçu.
			$ cts.
1869	Ontario	6	5,314 37
	Québec	1	2,071 35
	Nouveau-Brunswick	1	1,333 45
	Nouvelle-Ecosse	...	...
	Total	8	8,719 17
1870	Ontario	6	10,781 62
	Québec	...	804 99
	Nouveau-Brunswick	2	1,481 10
	Nouvelle-Ecosse	...	...
		8	13,067 71
	Montant perçu sur les licences	...	375 00
	Total	...	13,442 71

N.B.—Les articles sont trop nombreux et de trop peu d'importance pour être mentionnés.

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

No. 20.—TABLEAU des timbres de billets émis sur requisition par le Département du Revenu de l'Intérieur, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

FOURNIS AUX DISTRIBUTEURS.	1 cent.	2 cents.	3 cents.	4 cents.	5 cents.	6 cents.	7 cents.	8 cents.	9 cents.	10 cents.	20 cents.	30 cents.	40 cents.	50 cents.	$1	$2	$3	Montant brut.
																		$ cts.
Dans la N.-Ecosse.	20,400	25,200	30,000	10,300	10,300	25,300	......	......	10,000	5,200	5,300	......	......	1,000	......	......	....	7,033 00
Do N.-Brunswick	22,000	22,000	37,000	3,000	11,000	14,000	3,000	3,500	14,500	9,000	......	3,500	2,500	2,500	800	......	....	10,075 00
Do Ontario et Québec	69,455	56,300	118,850	19,275	31,782	92,800	16,195	14,980	68,550	47,260	32,115	25,158	9,630	14,077	5,373	1,119	689	61,080 60
Au département des postes, Ottawa	250,000	150,000	335,000	......	30,000	155,000	......	......	50,000	5,000	15,000	15,000	15,000	......	2,500	......	....	47,350 00
Total	361,855	253,500	520,850	32,575	83,082	287,100	19,195	18,480	143,050	66,460	52,415	43,658	27,130	17,577	8,673	1,119	689	125,538 60

DÉPARTEMEENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 21.—Compte courant des timbres de billets, pour l'année expirée le 30 juin 1870.

Chargé.	$ cts.	$ cts.	Payé.	$ cts.	$ cts.
Timbres de billets en mains le 1er juillet 1869, N.-E..	21,760 91		Argent déposé au crédit du receveur-général, Nouvelle-Ecosse, pour les ventes de l'année courante......	7,481 76	
do do N.-B..	11,933 83		Argent déposé au crédit du receveur-général, Nouveau-Brunswick, do	9,664 61	
do do département des postes, Ottawa..	77,257 64	110,952 38	Argent déposé au crédit du receveur-général, distributeurs, Ontario et Québec, do	57,348 80	
Timbres de billets émis par le département du receveur-général, sur la requisition du département du Revenu de l'Intérieur aux distributeurs de timbres, N.-Ecosse	7,033 00		Argent déposé au crédit du receveur-général, département des postes, Ottawa do	61,780 86	136,276 03
do do N.-Brunswick....	10,075 00		5% de commission sur vente, Nouvelle-Ecosse.	393 23	
do do Ontario et Québec.	61,080 60		do do Nouveau-Brunswick......	508 18	
do do département des postes, Ottawa..	47,350 00	125,538 60	do do Ontario et Québec........	3,018 30	
			do do département des postes, Ottawa................	3,243 08	7,162 79
			Timbres détruits remis par le Nouveau-Brunswick ..	24 00	
			do do Ontario et Québec	713 50	
			do do département des postes, Ottawa	1,289 86	
			do do avoués par le département des postes, Ottawa, mais non remis	246 61	2,273 97
			Timbres en mains le 30 juin 1870, Nouvelle-Ecosse ...	20,918 92	
			do do Nouveau-Brunswick	11,812 04	
			do do département des postes, Ottawa.	58,047 23	90,778 19
		$236,490 98			$236,490 98

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

MOUVEMENT

DU

COMMERCE ET DE LA NAVIGATION

SUR LES

CANAUX PROVINCIAUX

DU

CANADA,

POUR L'ANNÉE FISCALE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1870.

No. 1.—Tableau Général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le Canal Welland, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870,—et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

ARTICLES.	Total des Tonneaux	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		TOTAUX.		Montant des Peages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	359	132	152				4		71	132	227	61 02
Pommes, oignons et autres végét'x.	1,475	928	49	262	1		43	50	142	1,240	235	104 10
Lard séché												
Ecorce	88	88								88		0 55
Orge et farine d'orge	34,001		485	23,193	4,780			4,308	1,235	27,501	6,500	6,103 58
Bœuf	2								2		2	0 39
Bière, cidre et vinaigre	99	57	7	7				21	7	85	14	25 67
Cire d'abeilles	16								16		16	4 95
Biscuits et craquelins												
Son et provisions de bord	1,007	232	112		300				363	232	775	150 43
Briques, chaux et sable	1,324	107	373	22		3	272	547		679	645	205 37
Beurre	30	1	22						7	1	29	8 70
Charrettes, wagons et voit. d'hiver.	55		2			1		45	7	46	9	16 35
Bestiaux	14							14		14		3 39
Ciment et chaux hydraulique	1,991		66			3	9	1,913		1,916	75	392 03
Craie et blanc de céruse	285	2						283		285		85 35
Fromage	351		47					298	5	298	53	105 15
Charbon de bois	12	1						11		12		3 45
Argile	48	2					5	41		43	5	9 43
Graine de trèfle	407							207	200	207	200	101 75
Charbon de terre	98,472	253	107		3	4,707	66,082	22,685	4,635	27,645	70,827	18,858 16
Café	140		1					139		139	1	42 00
Couperose	10	6						4		10		2 10
Blé-d'inde et farine de blé-d'inde	84,252					834	3,009		80,409	834	83,418	16,708 35
Teintures et matières tinctoriales	795							794	1	794	1	238 35
Poisson	2,787	87	1	46			18	2,589	46	2,722	65	695 60
Lin et graine de lin	1								1		1	0 13
Farine	42,741	1,043	15,511				834	4	25,349	1,047	41,694	7,233 25
Meubles et bagages	1,320	23	3	9		4	5	1,178	98	1,214	106	389 10

Gypse	3,213	50	2,595		525	6		37		93	3,120	297 69
Jambons	39		1						38		39	9 68
Chanvre	2							1	1	1	1	0 45
Peaux et cuirs non préparés	550		5					50	495	50	500	165 60
Cochons												
Cornes, sabots et os	8							8		8		2 01
Chevaux	137	2	10					85	40	87	50	34 45
Glace												
Fer, fonte cassée												
do en gueuse et ferrailles	11,720	779		1,202	2		475	9,249	13	11,230	490	2,298 15
do pour chemins de fer	60,110			204				59,904	2	60,108	2	12,021 40
do poêles et fonte	1,988	91	3	14			2	1,812	66	1,917	71	494 76
do toute autre espèce non énumérée ailleurs	6,725	362	3	6		58	3	5,988	305	6,414	311	1,595 87
do coffres de sûreté												
Saindoux	71		3						69		71	17 72
Huile de saindoux et autres	3,097	93	2				720	1,917	364	2,010	1,087	749 46
Manille	772	215		25				531	1	771	1	199 35
Engrais	189				150			30	9	30	159	18 95
Marbre	1,920	31		8				1,881		1,920		479 33
Mélasse	592	43						549		592		175 10
Clous	1,466	603	1	38				341	483	982	484	403 08
Farine d'avoine	75		31		36			4	4	4	71	13 13
Tourteaux de lin et farine de lin												
Minerai, toutes sortes	67,334		2,234	12,037			275	45,202	7,476	57,239	10,095	3,718 48
Tourbe	124		124								124	26 01
Poix, goudron et résine	864	27	10					827		854	10	253 12
Charrues et instruments d'agriculture	535						1	532	2	532	3	160 34
Lard	1,060		102				236		722		1,060	265 15
Foin pressé et millet à balai	76						28		48		76	19 05
Guenilles, vieux cordages et étoupe	349	107		8	5		101	85	43	200	149	53 53
Coton brut	30					24		2	4	26	4	4 58
Seigle et farine de seigle	1,036							279	757	279	757	258 89
Sel	83,289	183	96	306		1,228	2	81,407	67	83,124	165	16,599 53
Moutons	3							3		3		0 75
Provisions pour navires	2				2						2	0 23
Ardoise	131			131						131		26 20
Soude	2,478	845		675				958		2,478		564 02
Fiches	351	22						325	4	347	4	86 99
Pierre, poterie et verrerie	1,261	285		83			30	762	101	1,130	131	359 76
Totaux portés en l'autre part	523,679	6,698	22,268	38,276	5,804	6,868	72,155	247,902	123,708	299,744	223,935	92,920 91

No. 1.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le Canal Welland, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	TOTAL DES TONNEAUX	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		TOTAUX.		MONTANT DES PEAGES.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	$ cts.
Totaux rapportés de l'autre part...	523,679	6,698	22,268	38,276	5,804	6,868	72,155	247,902	123,708	299,744	223,935	92,920 91
Pierre....	4,284	511	260	482	120	....	1,844	225	842	1,218	3,066	858 26
Sucre....	2,028	592	1	40	....	....	....	1,395	....	2,027	1	546 66
Suif....	74	....	6	....	....	....	....	50	18	50	24	17 76
Ferblanc et acier....	1,779	48	....	63	....	16	....	1,647	5	1,774	5	521 98
Tabac, non préparé....	66	12	....	....	....	....	....	54	....	66	....	16 40
Térébenthine....	9	....	....	....	....	....	....	9	....	9	....	2 70
Blé....	432,162	3,215	33,483	154	1,259	....	169,571	44	224,436	3,413	428,749	84,115 17
Whisky, autres spiritueux et vins..	1,010	105	196	43	....	....	8	372	286	520	490	292 87
Blanc de plomb et peintures....	1,108	30	....	....	....	....	....	1,042	36	1,072	36	330 80
Vitres....	302	102	....	119	....	....	....	81	....	302	....	71 04
Laine....	584	....	13	....	....	....	....	....	571	....	584	171 64
Tous autres produits d'agriculture non énumérés ailleurs...	10,531	8	6,656	106	760	....	246	54	2,701	168	10,363	2,572 43
Tous autres effets et marchand. do	12,607	855	319	97	....	46	5	10,805	480	11,803	804	6,251 45
Barils, vides.... chaque	449	189	11	....	....	....	173	42	34	231	218	70 67
Courbes.... do	28	....	18	....	....	....	....	....	10	....	28	5 50
Flottes.... par 1000 pieds lin.	771	....	168	....	603	....	....	....	....	....	771	16 90
Bois de chauffage.... par corde.	134,532	360	97,713	189	36,114	....	....	156	....	705	133,827	5,998 00
Acajou.... par tonneau.	63	....	....	....	....	....	....	63	....	63	....	18 75
Mâts et espars, en vaisseaux....	238	....	238	....	....	....	....	....	....	....	238	21 95
Do do en radeaux....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Liens pour ch. de fer, chaq. en va'x	176	....	104	....	72	....	....	....	....	....	176	7 97
Do do en radeaux.	267	....	148	....	119	....	....	....	....	....	267	52 65
Bois scié, planche, madrier, voliges et bois de construction, par M. mesure de planche, en vaiss'x..	80,831	1,807	2,707	2,400	12,462	....	878	....	60,577	4,207	76,624	14,084 05
do do en radeaux.	381	....	381	....	....	....	....	....	....	....	381	21 38

Bois carré, en vaisseaux	46,021		18,975		7,328		17,078		2,640		46,021	6,919 64
do en radeaux	612		174		428		10				612	35 30
Matériaux pour wagons, articles en bois et bois en partie ouvré	3,685	13	77		3		41	427	3,124	440	3,245	1,042 14
Piquets et perches pour clôtures, en vaisseaux	1		1								1	0 25
do do en radeaux												
Billots de sciage	7,098	234	3,029		3,835					234	6,864	245 22
Douves et fonds (baril)	1,512		71		1,089		109		243		1,512	132 85
do do (pipe)	4,365		2,944		1,393		28				4,365	813 97
do do (Indes Occid.)	3,494		1,194		1,899		401				3,494	376 10
Traverses, etc	72		32		40						72	6 23
Totaux des péages	1,274,818	14,778	191,163	41,969	73,328	6,930	262,547	264,336	419,711	328,045	946,773	
Blé, blé-d'inde et fleur ayant payé les péages sur le canal Welland—Francs	37,138	4,203		32,935								
Grand total	1,311,959	18,981	191,163	74,904	73,328	6,930	262,547	264,336	419,711	328,045	946,773	

Total des péages sur les effets .... $	218,558 99
do do vaisseaux	30,762 43
do do passagers	721 97
Total des péages .... $	250,043 39
Remboursements et francs de droits	5,835 40
Total net des péages perçus .... $	255,878 79
Total des loyers, $9,194 93 ; Emmagasinage, dommages et amendes, $1,439 00 .... $	10,633 93
Revenu total provenant de toutes sources .... $	$260,677 32

NOTE.—Les 37,138 ton'x ci-dessus ont passé francs, représentant un péage de $5,835 50, et il est passé francs 7,334 ton'x de bois non compris ci-dessus, de Welland.

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 2.—Tableau Général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les Canaux du St. Laurent, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870,—et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

ARTICLES.	Total des Tonneaux	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		TOTAUX.		Montant des Peages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	2,170	5	2,144	13				8		26	2,144	378 00
Pommes, oignons et autres végét'x.	3,589	10	3,540				20	19		29	3,560	683 20
Lard séché.	1,333	18	1,315							18	1,315	265 00
Ecorce	85		85								85	17 00
Orge et farine d'orge	5,179	105	4,778	201				95		401	4,778	286 42
Bœuf	85		85								85	17 00
Bière, cidre et vinaigre	488	400	84						4	400	88	63 98
Cire d'abeilles	1		1								1	0 25
Biscuits et craquelins	21	21								21		2 11
Son et provisions de bord	499	23	456	20						43	456	43 91
Briques, chaux et sable	4,627	4,053	574							4,053	574	220 92
Beurre	1,415	2	1,364	41				7	1	50	1,365	288 83
Charrettes, wagons et voit. d'hiver.	134	82	52							82	52	12 27
Bestiaux	1,396	114	1,282							114	1,282	106 15
Ciment et chaux hydraulique	727	635	92							635	92	39 24
Craie et blanc de céruse	279	279								279		34 78
Fromage	1,577	11	1,564	2						13	1,564	385 78
Charbon de bois	8	4	4							4	4	1 25
Argile	763	581	13				169			581	182	49 60
Graine de trèfle	85	23	62							23	62	12 35
Charbon de terre	13,137	12,603	379						155	12,603	534	496 50
Café	10	10								10		0 64
Couperose	33	30	3							30	3	3 93
Blé-d'inde et farine de blé-d'inde	474	87	303						84	87	387	23 98
Teintures et matières tinctoriales	135	134	1							134	1	12 00
Poisson	2,626	2,529	97							2,529	97	231 55
Lin et graine de lin	1,791	1,762		19				4	6	1,785	6	99 05
Farine	52,903	1,128	51,771						4	1,128	51,775	8,294 20
Meubles et bagages	1,918	846	1,067	1				3	1	850	1,068	343 84

Gypse	1,051	1,014	37							1,014	37	41 00
Jambons	151	4	147							4	147	29 55
Chanvre	12	9	3							9	3	1 50
Peaux et cuirs, non préparés	261	8	253							8	253	58 48
Cochons	139		139								139	13 80
Cornes, sabots et os	163		159	1				3		4	159	11 95
Chevaux	546	149	397							149	397	60 03
Glace												
Fer, fonte cassée	76	66	10							66	10	11 11
do en gueuse et ferrailles	45,019	44,660	358					1		44,661	358	5,701 76
do pour chemins de fer	7,175	7,175								7,175		1,017 28
do poëles et fonte	1,085	832	253							832	253	183 31
do toute autre espèce non énumérée ailleurs	10,139	10,058	81							10,058	81	1,786 05
do coffres de sûreté												
Saindoux												
Huile de saindoux et autres	1,442	1,053	379						10	1,053	389	203 40
Manille	97	94	3							94	3	13 27
Engrais	800	1	419	380						381	419	56 68
Marbre	432	431	1							431	1	34 80
Mélasse	1,934	1,906	28							1,906	28	160 97
Clous	2,996	2,945	42						9	2,945	51	570 30
Farine d'avoine	508	53	455							53	455	76 00
Tourteaux de lin et farine de lin	31	29	2							29	2	5 75
Minerai, toute sorte	2,756	170	2,586							170	2,586	397 29
Tourbe												
Poix, goudron et résine	1,541	1,413	128							1,413	128	118 38
Charrues et instruments d'agriculture	227	183	39			5				188	39	22 92
Lard	1,213	180	1,032						1	180	1,033	203 55
Foin pressé et milet à balai	688	670	18							670	18	100 60
Guenilles, vieux cordages et étoupe	879	800	69	8					2	808	71	96 28
Coton brut	9		9								9	1 80
Seigle et farine de seigle	1,355		1,355								1,355	273 70
Sel	16,785	16,434	279	8					64	16,442	343	1,913 44
Moutons	526	4	522							4	522	84 55
Provisions pour navires	4	4								4		0 25
Ardoise	157	157								157		20 86
Soude	1,845	1,837	8							1,837	8	438 51
Fiches	189	189								189		35 70
Poterie et verrerie	2,501	2,182	317	2						2,184	317	531 89
Totaux portés en l'autre part	202,220	116,205	80,654	696	....	5	189	140	341	121,046	81,174	26,690 44

No. 2.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	TOTAL DES TONNEAUX	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		TOTAUX.		MONTANT DES PEAGES.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	$ cts.
Totaux rapportés de l'autre part..	202,220	116,205	80,654	696	....	5	189	140	341	121,046	81,174	26,690 44
Pierre..........................	2,919	509	2,404	5	....	....	....	....	1	514	2,405	281 22
Sucre..........................	4,969	4,886	80	....	....	....	....	....	3	4,886	83	717 13
Suif..........................	76	....	76	....	....	....	....	....	....	....	76	14 45
Ferblanc et acier..............	1,262	1,247	15	....	....	....	....	....	....	1,247	15	307 88
Tabac, non-préparé..............	200	61	139	....	....	....	....	....	....	61	139	30 85
Térébenthine..................	153	153	....	....	....	....	....	....	....	153	....	9 97
Blé..........................	62,563	2,922	59,389	120	....	....	30	....	102	3,042	59,521	704 34
Whisky, autres spiritueux et vins..	1,462	983	479	....	....	....	....	....	....	983	479	254 14
Blanc de plomb et peintures.......	324	312	12	....	....	....	....	....	....	312	12	48 95
Carreaux de vitre..............	1,193	1,156	37	....	....	....	....	....	....	1,156	37	206 43
Laine..........................	82	66	16	....	....	....	....	....	....	66	16	10 86
Tous autres produits d'agriculture non énumérés ailleurs...	33,115	2,409	30,252	212	....		....	169	73	2,790	30,325	5,259 13
Toutes autres marchandises non-énumérées ailleurs...........	10,483	7,948	2,362	107	....	....	1	22	43	8,077	2,406	2,234 00
Barils, vides...............chaque	2,147	1,632	508	5	....	....	....	2	....	1,639	508	141 21
Courbes.................. do	100	....	100	....	....	....	....	....	....	....	100	2 00
Flottes.........par 1000 pieds lin.	6,368	....	6,368	....	....	....	....	....	....	....	6,368	111 44
Bois de chauffage.......par corde.	182,269	3,546	178,303	162	258	....	....	....	....	3,708	178,561	5,236 29
Acajou..........................	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mâts et espars, par tonne de 40 pieds cubes, en vaisseaux....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Do do en radeaux.......	19,996	....	19,996	....	....	....	....	....	....	....	19,996	499 15
Liens pour ch. de fer, chaq. en va'x	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Do do en radeaux.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois scié, planche, madrier, volige et bois de construction, par M. mesure de planche, en vaisseaux	397,071	6,802	130,019	228	259,928	....	....	94	....	7,124	389,947	9,749 80
do do en radeaux.	19,728	184	19,544	....	....	....	....	....	....	184	19,544	887 73
Bois carré, en vaisseaux..........	1,747	385	1,362	....	....	....	....	....	....	385	1,362	74 95
do en radeaux..........	19,512	110	19,402	....	....	....	....	....	....	110	19,402	487 80

Matériaux pour wagons, articles en bois et bois en partie ouvré..	715	141	577	16				1		158	557	154 88
Piquets et perches pour clôture, en vaisseaux..................												
do do en radeaux..												
Bois erume......	4,196	50	4,146							50	4,146	96 72
Douves et fonds (baril)...........	8,837		7,324	1,513						1,513	7,324	473 46
do do (pipe)............	24		24								24	4 00
do do (Indes Occid.)....	701		701								701	104 48
Traverses, etc.....	12,504		12,504								12,504	32 56
Totaux des péages........	996,936	151,707	576,773	3,064	260,186	5	220	428	563	159,204	837,732	
Blé, blé-d'inde et fleur ayant payé les péages sur le canal Welland—Francs.............	218,131	19,702	198,429							19,702	198,429	
Grand total des effets..........	1,215,067	171,409	775,202	3,064	260,186	5	220	428	563	178,906	1,036,161	

	$ cts.	$ cts.
Total des péages sur les effets....	62,826 26	
do do vaisseaux	11,109 90	
do do passagers	2,755 38	
		76,691 54
Total des péages perçus		76,691 54
do hivernage et droits... / do loyers...............	6,538 45	
do amendes et dommages	950 85	7,489 30
Revenu total provenant de toutes sources		$84,180 84

* Note.—Les effets ci-dessus passés en franchise représentent les péages de $31,475 81, non inclus ci-dessus.

THOS. WORTHINGTON,

Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

No. 3.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le Canal Chambly, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870,—et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

ARTICLES.	TOTAL DES TONNEAUX	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		TOTAUX.		MONTANT DES PEAGES.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	$ dts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes, oignons et autres végét'x.	652	8	213				431			8	644	87 29
Lard séché												
Ecorce	17	17								17		4 41
Orge et farine d'orge	4,504	51		4,453						4,504		425 15
Bœuf												
Bière, cidre et vinaigre	1						1				1	0 15
Cire d'abeilles												
Biscuits et craquelins												
Son et provisions de bord	47	47								47		7 05
Briques, chaux et sable	2,637	84	35	36			2,482			120	2,517	256 08
Beurre												
Charrettes, wagons et voit. d'hiver.	8		1				7				8	1 20
Bestiaux	73	1	72							1	72	3 75
Ciment et chaux hydraulique												
Craie et blanc de céruse												
Fromage												
Charbon de bois												
Argile	390						390				390	38 95
Graine de trèfle	7	5	2							5	2	0 35
Charbon de terre	36,395						36,395				36,395	3,621 43
Café	6						6				6	0 90
Couperose												
Blé-d'inde et farine de blé-d'inde	43		43								43	2 92
Teintures et matières tinctoriales	202		2				200				202	30 24
Poisson	8	8								8		0 40
Lin et graine de lin	1		1								1	0 05
Farine	1,190	1,189					1			1,189	1	149 50
Meubles et bagages	9	4					5			4	5	1 15

Gypse	67	67								67		2 23
Jambons												
Chanvre												
Peaux et cuirs non préparés	55						55				55	8 18
Cochons												
Cornes, sabots et os	90			90						90		13 58
Chevaux	5	1	3	1						2	3	0 45
Glace												
Fer, fonte cassée	12		12								12	0 81
do en gueuse et ferrailles	1,489		8	1,481						1,481	8	148 64
do pour chemins de fer												
do poëles et fonte	3		1				2				3	0 53
do toute autre espèce non énumérée ailleurs	58	58								58		2 90
do coffres de sûreté												
Saindoux	1	1								1		0 05
Huile de saindoux et autres	74	6					68			6	68	10 52
Manille												
Engrais	2,301			2,051				250		2,301		230 10
Marbre	464						464				464	69 54
Mélasse	3,915	36					3,879			36	3,879	583 93
Clous	5	5								5		0 25
Farine d'avoine	70	16	54							16	54	8 60
Tourteaux de lin et farine de lin												
Minerai, toutes sortes												
Tourbe	5,895		300				5,595				5,895	309 81
Poix, goudron et résine	1,491						1,491				1,491	223 76
Charrues et instruments d'agriculture	1	1								1		0 05
Lard	1	1								1		0 05
Foin pressé et millet à balai												
Guenilles, vieux cordages et étoupe	33						33				33	4 96
Coton brut												
Seigle et farine de seigle												
Sel	3,593	2,758	37	798						3,566	37	333 21
Moutons	90		90								90	4 50
Provisions pour navires												
Ardoise	18						18				18	1 80
Soude												
Fiches												
Poterie et verrerie	56	10	46							10	46	7 40
Totaux portés en l'autre part	65,977	4,374	920	8,910			51,523	250		13,524	62,443	6,596 82

No. 3.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	TOTAL DES TONNEAUX	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		TOTAUX.		MONTANT DES PEAGES.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	$ cts.
Totaux rapportés de l'autre part	65,977	4,374	920	8,910			51,523	250		135,34	52,443	6,596 82
Pierre	186	1					185			1	185	16 92
Sucre	1,465						1,465				1,465	219 78
Suif												
Ferblanc et acier												
Tabac, non préparé	43	2					41			2	41	6 26
Térébenthine	547						547				547	82 07
Blé	149	79	70							79	70	7 31
Whisky, autres spiritueux et vins	57	57								57		2 85
Blanc de plomb et peintures	90						90				90	13 53
Vitres												
Laine	80	2	40				39			2	79	9 03
Tous autres produits d'agriculture non énumérés ailleurs	11,521	2,013	3,352	5,795			361			7,808	3,713	1,255 97
Tous autres effets et marchand. do	667	98	97	88			382	2		188	479	81 55
Barils, vides ... chaque	8		8								8	0 93
Courbes ... do	19			19						19		1 52
Flottes ... par 1000 pieds lin.	654			654						654		39 27
Bois de chauffage ... par corde.	992	561	431							561	431	13 79
Acajou ... par tonneau.	1	1								1		0 05
Mâts et espars, par tonneau de 40 pieds cubes, en vaisseaux												
Do do en radeaux												
Liens pour ch. de fer, chaq. en va'x	406			406						406		32 49
Do do en radeaux												
Bois scié, planche, madrier, voliges et bois de construction, par M. mesure de planche, en vaiss'x	413,340	2,093	164	411,083						413,176	164	24,713 45
do do en radeaux												

Bois carré, en vaisseaux												
do en radeaux	21,636			21,636						21,636		2,201 61
Matériaux pour wagons, articles en bois et bois en partie ouvré par tonne de 40 pieds cubes	78		1	16				61		77	1	15 45
Piquets et perches pour clôtures, en vaisseaux												
do do en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds (baril)												
do do (pipe)												
do do (Indes Occid.) par M												
Traverses, etc	418			418						418		16 70
Totaux	518,334	9,317	4,920	449,152			54,633	312		458,781	59,553	

		$ cts.
Total des péages sur les effets		35,327 35
do do vaisseaux		6,430 94
do do passagers		32 75
Tot. l des péages perçus		41,791 04
do emmagasinage, hivernage et droits / do loyers	26 67	
do amendes et dommages	18 32	44 99
Revenu total provenant de toutes sources		41,836 03

THOS. WORTHINGTON,

Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

No. 4.—**Tableau Général** indiquant la quantité de chaque article transporté sur le Canal de la Baie Burlington, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870,—et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

ARTICLES.	Total des Tonneaux	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		TOTAUX.		MONTANT DES PEAGES.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	663		663								663	53 04
Pommes, oignons et autres végét'x.	576		576								576	46 08
Lard séché	1,252		1,252								1,252	100 16
Ecorce												
Orge et farine d'orge	13,783				13,783						13,783	826 98
Bœuf	2		2								2	0 16
Bière, cidre et vinaigre	344	55	289							55	289	34 40
Cire d'abeilles												
Biscuits et craquelins												
Son et provisions de bord	62		17		45						62	4 96
Briques, chaux et sable	716	77	1			638				715	1	42 96
Beurre	699		699								699	69 90
Charrettes, wagons et voit. d'hiver.	7		7								7	0 70
Bestiaux												
Ciment et chaux hydraulique	288	16				272				288		17 28
Craie et blanc de céruse	17	17								17		1 70
Fromage	1,092		1,092								1,092	109 20
Charbon de bois												
Argile	383	378				5				383		22 98
Graine de trèfle												
Charbon de terre	2		2								2	0 12
Café	13					13				13		1 30
Couperose												
Blé-d'inde et farine de blé-d'inde												
Teintures et matières tinctoriales	95	7				88				95		9 50
Poisson	162	162								162		12 96
Lin et graine de lin												
Farine	20,222		20,110		112						20,222	1,617 76
Meubles et bagages	200	189	11							189	11	20 00

Gypse	100	90				10				100		6 00
Jambons	202		202								202	16 16
Chanvre												
Peaux et cuirs, non préparés	144	2	109		19	14				16	128	14 40
Cochons												
Cornes, sabots et os	40		40								40	3 20
Chevaux	12	1	11							1	11	0 96
Glace												
Fer, fonte cassée												
do en gueuse et ferrailles	6,706	5,224	44		337	1,101				6,325	381	402 36
do pour chemins de fer	2,590	2,494				96				2,590		155 40
do poëles et fonte	618	389	224			5				394	224	49 44
do toute autre espèce non énumérée ailleurs	4,745	4,740	5			5				4,740	5	379 60
do coffres de sûreté												
Saindoux	114		114								114	9 12
Huile de saindoux et autres	318	159	154							164	154	25 44
Manille	4		4								4	0 40
Engrais												
Marbre	85	25				60				85		6 80
Mélasse	984	77				907				984		98 40
Clous	884	884								884		70 72
Farine d'avoine	229		229								229	18 32
Tourteaux de lin et farine de lin	3					3				3		0 24
Minerai, toute sorte	277	2				275				277		13 85
Tourbe	113	51				62				113		6 78
Poix, goudron et résine	233	10				223				233		23 30
Charrues et instruments d'agriculture	107		107								107	10 70
Lard	342		342								342	27 36
Foin pressé et milet à balai	45	29	16							29	16	3 60
Guenilles, vieux cordages et étoupe												
Coton brut												
Seigle et farine de seigle												
Sel	1,356	795				561				1,356		81 36
Moutons												
Provisions pour navires												
Ardoise												
Soude	380	380								380		38 00
Fiches	150	150								150		12 00
Poterie et verrerie	916	711	172			33				744	172	91 60
Totaux portés en l'autre part	62,275	17,114	26,494		14,296	4,371				21,485	40,790	4,557 65

No. 4.—Tableau Général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	Total des Tonneaux	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		Totaux.		Montant des Peages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Totaux rapportés de l'autre part	62,275	17,114	26,494	....	14,296	4,371	....	....	....	21,485	40,790	4,557 65
Pierre	197	91	....	....	....	106	....	....	....	197	....	13 34
Sucre	1,600	921	15	....	....	664	....	....	....	1,585	15	160 00
Suif	15	3	12	....	....	....	....	....	....	3	12	1 20
Ferblanc et acier	553	535	18	....	....	....	....	....	....	535	18	55 30
Tabac, non-préparé	76	18	58	....	....	....	....	....	....	18	58	6 08
Térébenthine	30	17	....	....	....	13	....	....	....	30	....	3 00
Blé	16,799	....	12,403	....	4,396	....	....	....	....	....	16,799	1,007 94
Whisky, autres spiritueux et vins	393	116	277	....	....	....	....	....	....	116	277	39 30
Blanc de plomb et peintures	66	65	....	....	....	1	....	....	....	66	....	6 60
Vitres	271	271	....	....	....	....	....	....	....	271	....	21 68
Laine	450	200	158	....	....	92	....	....	....	292	158	45 00
Tous autres produits d'agriculture non énumérés ailleurs	6,210	....	4,552	....	1,658	....	....	....	....	....	6,210	496 80
Toutes autres marchandises do	6,414	4,154	1,193	....	581	486	....	....	....	4,640	1,774	513 12
Barils, vides ....chaque	321	87	37	....	....	197	....	....	....	284	37	18 18
Courbes .... do	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Flottes ....par 1000 pieds lin.	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois de chauffage ....par corde.	2,259	1,389	237	....	168	465	....	....	....	1,854	405	60 24
Acajou	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Mâts et espars, par tonne de 40 pieds cubes, en vaisseaux	329	....	50	....	279	....	....	....	....	....	329	16 45
do do en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Liens pour ch. de fer, chaq. en va'x	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
do do en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Bois scié, planche, madrier, volige et bois de construction, par M. mesure de planche, en vaisseaux	10,364	....	1,529	....	8,771	64	....	....	....	64	10,300	187 42
do do en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....

Bois carré, en vaisseaux	2,120		2,120								2,120	26 50
do en radeaux	7,756		7,756								7,756	189 00
Matériaux pour wagons, articles en bois et bois en partie ouvré	209		127		82						209	42 42
Piquets et perches pour clôture, en vaisseaux	4		4								4	0 60
do do en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds (baril)												
do do (pipe)	1,848		1,344		504						1,848	23 10
do do (Indes Occid.)	844		408		436						844	16 88
Traverses, etc												
Totaux des péages	121,403	24,981	57,792		31,171	6,459				31,440	89,963	

	$ cts.	$ cts.
Total des péages sur les effets	7,507 80	
do do vaisseaux	801 47	
do do passagers	150 52	
Total des péages perçus		8,459 79
do emmagasinage, hivernage et droits		
do loyer		
do amendes et dommages		
Revenu total provenant de toutes sources		8,459 79

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

No. 5.—TABLEAU général indiquant la quantité de chaque article transporté sur l'Ecluse du Canal de Ste. Anne, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.—et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

ARTICLES.	TOTAL DES TONNEAUX	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		TOTAUX.		MONTANT DES PEAGES.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	183		183								183	9 15
Pommes, oignons et autres végét'x.	10	1	9							1	9	0 50
Lard séché												
Ecorce	8		8								8	0 24
Orge et farine d'orge	498		498								498	14 94
Bœuf												
Bière, cidre et vinaigre	286	286								286		14 30
Cire d'abeilles												
Biscuits et craquelins	2	2								2		0 10
Son et provisions de bord	70		70								70	3 50
Briques, chaux et sable	315	315								315		9 45
Beurre	136		136								136	6 80
Charrettes, wagons et voit. d'hiver.	58	45	13							45	13	2 90
Bestiaux	401	28	373							28	373	20 05
Ciment et chaux hydraulique	293	239	54							239	54	8 79
Craie et blanc de céruse	32	32								32		1 60
Fromage	34		34								34	1 70
Charbon de bois												
Argile	20	20								20		0 60
Graine de trèfle	3		3								3	0 15
Charbon de terre												
Café	1	1								1		0 05
Couperose	20	20								20		1 00
Blé-d'inde et farine de blé-d'inde	175	108	67							108	67	5 25
Teintures et matières tinctoriales	12	12								12		0 60
Poisson	1,235	1,233	2							1,233	2	61 75
Lin et graine de lin												
Farine	1,599	1,536	63							1,536	63	79 95
Meubles et bagages	187	93	94							93	94	9 35

Gypse												
Jambons	3	3								3		0 15
Chanvre												
Peaux et cuirs non préparés	22	8	4							8	14	1 10
Cochons	42		42								42	2 10
Cornes, sabots et os												
Chevaux	254	84	170							84	170	12 70
Glace												
Fer, fonte cassée												
do en gueuse et ferrailles	897	800	97							800	97	26 91
do pour chemins de fer	10	10								10		0 30
do poëles et fonte	93	84	9							84	9	4 65
do toute autre espèce non énumérée ailleurs	1,168	1,160	8							1,160	8	58 40
do coffres de sûreté												
Saindoux												
Huile de saindoux et autres	254	254								254		12 70
Manille	47	47								47		2 35
Engrais												
Marbre	57	57								57		2 85
Mélasse	427	427								427		21 35
Clous	368	368								368		18 40
Farine d'avoine	160	4	156							4	156	8 00
Tourteaux de lin et farine de lin												
Minerai, toutes sortes												
Tourbe	3		3								3	0 07
Poix, goudron et résine	33		33								33	1 65
Charrues et instruments d'agriculture	58	55	3							55	3	2 90
Lard	145	144	1							144	1	7 25
Foin pressé et millet à balai												
Guenilles, vieux cordages et étoupe	36		36								36	1 80
Coton brut												
Seigle et farine de seigle	7		7								7	0 35
Sel	3,642	3,642								3,642		109 26
Moutons	38		38								38	1 90
Provisions pour navires												
Ardoise	9	9								9		0 27
Soude	28	28								28		1 40
Fiches												
Pierre, poterie et verrerie	241	241								241		12 05
Totaux portés en l'autre part	13,620	11,396	2,224							11,396	2,224	563 58

No. 5.—Tableau Général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	Total des Tonneaux	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		TOTAUX.		MONTANT DES PEAGES.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	$ cts.
Totaux rapportés de l'autre part	13,620	11,396	2,224							11,396	2,524	563 58
Pierre	39	39								39		1 31
Sucre	758	758								758		37 90
Suif	4		4								4	0 20
Ferblanc et acier	28	28								28		1 40
Tabac, non préparé												
Térébenthine	9	9								9		0 45
Blé	441	434	7							434	7	13 23
Whisky, autres spiritueux et vins	245	242	3							242	3	12 25
Blanc de plomb et peintures	32	32								32		1 60
Vitres	303	196	107							196	107	15 15
Laine	13	13								13		0 65
Tous autres produits d'agriculture non énumérés ailleurs	665	40	625							40	625	33 25
Tous autres effets et marchandises non énumérés ailleurs	3,024	2,411	613							2,411	613	151 20
Barils, vides . . . chaque	158	41	117							41	117	18 96
Courbes . . . do	100		100								100	4 00
Flottes . . . par 1000 pieds lin.	560		560								560	4 20
Bois de chauffage . par corde, en vx.	86,760		86,760								86,760	867 60
Acajou												
Mâts et espars, par tonne de 40 pieds cube, en vaisseaux												
do do en radeaux												
Liens pour ch. de fer, chaq. en va'x												
do do en radeaux												
Bois scié, planche, madrier, voliges et bois de construction, par M. mesure de planche, en vaiss'x	367,469	190	367,279							190	367,279	6,614 43
do do en radeaux	5,920		5,920								5,920	106 56

Bois carré, en vaisseaux												
do en radeaux												
Matériaux pour wagons, articles en bois et bois en partie ouvré	334	81	253							81	253	33 79
Piquets et perches pour clôture, en vaisseaux												
do do en radeaux												
Billots de sciage	44		44								44	2 50
Douves et fonds (baril)	2,083		2,083								2,083	41 65
do do (pipe)												
do do (Indes Occid.)												
Traverses	45		45								45	20 57
Totaux du fret payant péages	483,346	16,038	467,308							16,038	467,308	

Total des péages sur les effets	8,581 07
do do vaisseaux	1,387 20
do do passagers	81 24
Total des péages perçus	10,049 51
do loyers	
do dommages, etc	
Revenu total provenant de toutes sources	10,049 51

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

No. 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les Canaux d'Ottawa et Rideau, durant l'année fiscale expirée le **30** juin 1870.—et le montant du revenu perçu sur cette quantité.

Articles	Total des Tonneaux	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		Totaux.		Montant des Péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse	257		257								257	14 55
Pommes, oignons et autres végét'x.	57		57								57	5 70
Lard séché	3		3								3	0 30
Ecorce	274	252	22							252	22	15 28
Orge et farine d'orge	76	50	26							50	26	2 09
Bœuf												
Bière, cidre et vinaigre	577	547	30							547	30	36 69
Cire d'abeilles												
Biscuits et craquelins	8	8								8		0 56
Son et provisions de bord	78		78								78	3 90
Briques, chaux et sable	1,017	640	377							640	377	25 44
Beurre	166	7	159							7	159	11 36
Charrettes, wagons et voit. d'hiver.	68	66	2							66	2	4 60
Bestiaux	8	3	5							3	5	0 45
Ciment et chaux hydraulique	514	449	65							449	65	13 04
Craie et blanc de céruse	40	40								40		2 50
Fromage	108	27	81							27	81	8 55
Charbon de bois												
Argile	30	30								30		0 76
Graine de trèfle	2		2								2	0 19
Charbon de terre	252		252								252	10 15
Café	5	5								5		0 32
Couperose	35	30	5							30	5	2 19
Blé-d'inde et farine de blé-d'inde	296	184	112							184	112	7 42
Teintures et matières tinctoriales	18	18								18		1 12
Poisson	1,837	1,829	8							1,829	8	92 75
Lin et graine de lin	5	5								5		0 25
Farine	1,110	935	175							935	175	55 65
Meubles et bagages	263	113	150							113	150	18 19

Gypse	85	42	43							42	43	2 14
Jambons	3	3								3		0 15
Chanvre												
Peaux et cuirs, non préparés	33	1	32							1	32	2 24
Cochons	2	2								2		0 11
Cornes, sabots et os	12	12								12		0 60
Chevaux	20	9	11							9	11	1 10
Glace												
Fer, fonte cassée												
do en gueuse et ferrailles	1,882	1,735	147							1,735	147	56 86
do pour chemins de fer	8		8								8	0 20
do poêles et fonte	331	235	96							235	96	18 35
do toute autre espèce non énumérée ailleurs	1,907	1,891	16							1,891	16	97 85
do coffres de sûreté												
Saindoux												
Huile de saindoux et autres	364	238	126							238	126	22 95
Manille	137	136	1							136	1	8 62
Engrais	30	30								30		0 75
Marbre	25	25								25		1 25
Mélasse	677	673	4							673	4	43 68
Clous	760	760								760		39 75
Farine d'avoine	280	13	267							13	267	14 90
Tourteaux de lin et farine de lin	4	4								4		0 20
Minerai, toute sorte	4,957	4,956	1							4,956	1	247 83
Tourbe												
Poix, goudron et résine	97	25	72							25	72	6 06
Charrues et instruments d'agriculture	103	18	85							18	85	7 23
Lard	339	177	162							177	162	22 90
Foin pressé et milet à balai	3		3								3	0 30
Guenilles, vieux cordages et étoupe	48		48								48	2 49
Coton brut												
Seigle et farine de seigle	319	312	7							312	7	17 05
Sel	6,026	5,898	128							5,898	128	161 99
Moutons												
Provisions pour navires	7	7								7		0 44
Ardoise	10	10								10		0 25
Soude	18	18								18		1 12
Fiches	21	21								21		1 05
Pierres, verrerie et poterie	425	406	19							406	19	27 96
Totaux portés en l'autre part	26,037	22,895	3,142							22,895	3,142	1,142 23

No. 6.—TABLEAU général iudiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	TOTAL DES TONNEAUX	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.		De ports Américains à des ports Américains.		TOTAUX.		MONTANT DES PEAGES.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	$ cts.
Totaux rapportés de l'autre part	26,037	22,895	3,142							22,895	3,142	1,142 23
Pierre	111	79	32							79	32	5 85
Sucre	1,449	1,439	10							1,439	10	93 50
Suif	9	7	2							7	2	0 80
Ferblanc et acier	108	108								108		7 48
Tabac, non-préparé												
Térébenthine	4	4								4		0 25
Blé	3,698	494	3,204							494	3,204	136 46
Whisky, autres spiritueux et vins	333	283	50							283	50	21 75
Blanc de plomb et peintures	39	33	6							33	6	2 46
Vitres	363	362	1							362	1	18 70
Laine	79	79								79		4 97
Tous autres produits d'agriculture non énumérés ailleurs	385	213	172							213	172	20 10
Toutes autres marchandises non-énumérées ailleurs	2,445	1,798	647							1,798	647	332 57
Barils, vides ....chaque	333	82	251							82	251	17 81
Courbes ....do	25		25								25	0 50
Flottes ....par 1000 pieds lin.	12,143	6,703	5,440							6,703	5,440	308 19
Bois de chauffage ....par corde.	158,645	78,215	80,430							78,215	80,430	2,856 28
Acajou ....par ton.												
Mâts et espars, par tonne de 40 pieds cubes, en vaisseaux												
do do en radeaux												
Liens pour ch. de fer, chaq. en va'x	3,994	3,994								3,994		220 89
do do en radeaux												
Bois scié, planche, madrier, volige et bois de construction, par M. mesure de planche, en vaisseaux	384,464	17,234	367,230							17,234	367,230	8,744 44
do do en radeaux	323	323								323		16 55
Bois carré, en vaisseaux	20		20								20	0 38
do en radeaux	1,868	1,008	860							1,008	860	60 60

Matériaux pour wagons, articles en bois et bois en partie ouvré......	1,734	1,294	440							1,294	440	333 85
Piquets et perches pour clôtures, en vaisseaux	1		1								1	0 08
do do en radeaux..												
Billots de sciage..................	14,032	14,007	25							14,007	25	521 56
Douves et fonds (baril)...........	4,654		4,654								4,654	132 43
do do (pipe)...........												
do do (Indes Occid.)....												
Traverses et fractions	3,269	2,223	1,046							2,223	1,046	117 13
Total du fret payant les péages.	620,565	152,877	467,688							152,877	467,688	
Charb., blé-d'inde et blé—En franch.*	6,149	6,149								6,149		
Grand totaux, fret	626,714	159,026	467,688							159,026	467,688	

Total des péages sur les effets............	15,117 81
do do vaisseaux............	5,260 80
do do passagers............	49 34
Total des péages perçus............	20,427 95
* Note.—Les 6,149 tonn'x de charbon ci-dessus passés en franchise, tel que par Ordre en Conseil, représ. les péages	157 82
Total des péages bruts............	20,585 77
do loyer............	245 53
do emmagasinage et hivernage............	
Revenu total provenant de toutes sources............	20,831 30

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

No. 7.—ETAT SOMMAIRE des affaires des Canaux Welland, St. Laurent et Cham- et de Rideau, et l'Ecluse Ste. Anne, indiquant la Quantité totale de chaque

ARTICLES.	Canal Welland.		Canal St. Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
NAVIRES DE TOUTES SORTES	1,356,817	30,762 43	1,344,102	11,109 90
PASSAGERS	9,934	721 97	50,671	2,755 38
FORÊT.				
Produits des bois—Ecorce	88	0 55	89	8 33
Planches et autres bois scié	81,212	14,105 43	416,799	10,593 53
Bois de chauffage	134,538	5,998 00	182,269	5,236 29
Douves (toute espèce)	9,375	1,322 92	9,562	581 94
Bois de construction et autres	58,969	8,353 75	65,108	1,463 63
Total de la forêt	284,182	29,780 65	673,827	17,883 72
AGRICULTURE.				
Bétail—Bêtes à cornes, moutons et porcs	17	4 14	2,061	204 50
Chevaux	137	34 45	546	60 03
Total du bétail	154	38 59	2,607	264 53
Produits des animaux—Lard séché et jambons	39	9 68	1,481	295 10
Bœuf et lard	1,062	265 54	1,298	220 55
Beurre et fromage	381	113 85	2,992	674 61
Peaux non tannées, peaux, cornes, sabots et os	558	167 01	424	70 42
Saindoux, suif et cire	161	40 43	77	14 70
Laine	584	171 44	82	10 86
Total du produit des animaux	2,785	768 15	6,354	1,286 25
Comestibles végétaux—Orge, avoine et autres grains	35,037	6,362 47	6,853	627 16
Son et provisions de bord	1,007	150 43	499	43 91
Farine de blé-d'inde et d'avoine, et prod. oléagineux.	75	13 13	508	76 00
Blé-d'inde	84,252	16,708 35	474	23 95
Fleur	42,741	7,233 25	52,903	8,294 20
Oignons, pommes et patates	1,475	104 10	3,590	683 25
Blé	432,162	84,115 17	62,563	8,704 34
Total des comestibles végétaux	596,749	114,686 90	127,390	18,452 81
Autres produits agricoles—Graines (toutes sortes)	407	101 75	85	12 35
Foin, paille et millet à balai	76	19 05	688	100 60
Chanvre et manille	774	199 80	109	14 77
Coton brut	30	4 58	9	1 80
Tabac	66	16 40	200	30 85
Autres articles non énumérés	10,532	2,572 56	34,586	5,344 53
Total des produits agricoles	11,885	2,914 14	35,677	5,504 90
MANUFACTURES.				
Alcalis (potasse et perlasse)	359	61 02	2,170	378 00
Biscuits	....	....	21	2 11
Briques, chaux et sable	1,324	205 37	4,629	220 92
Ciment, chaux hydraulique et argile	2,039	401 46	1,490	98 84
Cidre, bière et vinaigre	99	25 67	488	63 98
Spiritueux et vins du pays	1,010	292 87	1,462	254 14
A reporter	4,831	985 39	10,260	1,007 99

bly, et l'Ecluse de St. Ours, et des Canaux de la Baie de Burlington, d'Ottawa espèce d'effets passant sur ces Canaux, et le montant des Péages reçus.

Canal Chambly, l'écluse St. Ourse y comprise.		Canal de la Baie Burlington		Ecluse Ste. Anne.		Canaux de l'Ottawa et de Rideau, et leurs écluses.	
Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
543,220	6,430 94	270,530	801 47	554,879	1,337 20	672,674	5,260 70
2,013	32 75	15,052	150 52	32,496	81 24	1,959	49 34
17	4 41	....	....	8	0 24	274	15 28
413,340	24,713 45	10,364	187 42	373,389	6,720 99	384,787	8,760 99
1,056	42 14	2,259	60 24	86,768	867 60	158,645	2,858 53
....	....	2,692	39 98	2,083	41 65	4,654	132 43
23,147	2,278 69	10,309	274 97	1,083	65 06	37,086	1,555 63
437,560	27,038 69	25,624	562 61	463,331	7,695 54	585,446	13,322 86
163	8 25	....	....	473	24 05	10	0 55
5	0 45	12	0 96	254	12 70	20	1 10
168	8 70	12	0 96	727	36 75	30	1 65
....	....	1,454	116 32	3	0 15	6	0 45
1	0 05	344	27 52	145	7 25	339	22 90
....	....	1,791	179 10	170	8 50	274	19 91
145	21 76	184	17 60	22	1 10	45	2 84
1	0 05	129	10 32	4	0 20	9	0 86
80	9 03	450	45 00	13	0 65	79	4 97
227	30 89	4,352	395 86	357	17 85	752	51 93
4,504	425 15	13,892	835 70	1,197	49 89	428	26 04
47	7 05	62	4 96	70	3 50	78	3 90
70	8 60	229	18 32	160	8 00	280	14 90
43	2 92	....	....	175	5 25	296	7 42
1,190	149 50	20,222	1,617 76	1,599	79 95	1,110	55 65
652	87 29	576	46 08	10	0 50	57	5 70
149	7 31	16,799	1,007 94	441	13 23	3,698	136 46
6,655	687 82	51,780	3,530 76	3,652	160 32	5,947	250 07
7	0 35	....	....	3	0 15	2	0 10
....	....	45	3 60	....	....	3	0 30
....	....	4	0 40	47	2 35	137	8 62
....	....	....	....	....	....	....	....
43	6 26	76	6 08	....	....	....	....
11,521	1,255 97	6,210	488 08	665	33 25	390	20 35
11,571	1,262 58	6,335	498 16	715	35 75	532	29 37
....	....	663	53 04	183	9 15	257	14 55
....	....	....	....	2	0 10	8	0 56
2,637	256 08	716	42 96	315	9 45	1,017	25 44
390	38 95	671	40 26	313	9 39	524	13 80
1	0 15	344	34 40	286	14 30	577	36 69
57	2 85	393	39 30	245	12 25	333	21 75
3,085	298 03	2,787	209 96	1,344	54 64	2,716	112 79

No. 7.—ETAT SOMMAIRE des affaires des Canaux Welland, du St. Laurent et et de Rideau et l'écluse

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St. Laurent.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
MANUFACTURES.—*Suite.*		$ cts.		$ cts.
Report	4,831	986 39	10,260	1,007 99
Barils vides	449	70 07	2,147	141 21
Poterie et verrerie	1,261	359 76	2,501	531 89
Fer pour chemins de fer	60,110	12,021 40	7,175	1,017 28
do en morceau, gueuse et ferrailles	11,720	2,298 15	45,094	5,712 87
Fiches, clous, ferblanc et acier	3,596	1,012 05	4,447	913 88
Poëles et fonte	1,988	494 76	1,085	183 31
Autre fer non énuméré	6,725	1,595 87	10,139	1,786 05
Armoires de sûreté en fer	....	....	....	....
Huiles	3,097	749 46	1,442	203 40
Tourteaux de lin	....	....	....	....
Sel	83,289	16,599 53	16,785	1,913 44
Sucre et mélasse	2,620	721 76	6,903	878 10
Voitures et ustensiles d'agriculture	590	176 69	361	35 19
Vitres	302	71 04	1,192	206 43
Total des manufactures	180,578	37,156 93	109,532	14,531 04
MARCHANDISES.				
Café	140	42 00	10	0 64
Charbon de terre	98,472	18,858 16	13,137	496 50
Poisson	2,787	695 60	2,626	231 55
Meubles et bagages	1,320	389 10	1,981	343 84
Gypse	3,213	297 69	1,051	41 00
Marbre, ardoise et pierre	6,335	1,363 79	3,504	336 21
Minerai (toutes sortes)	67,334	3,718 48	2,756	397 29
Guenilles, vieux cordages et étoupe	349	53 53	879	96 28
Toutes autres marchandises non énumérées	18,544	7,795 28	15,605	2,959 70
Total des marchandises	198,494	33,213 63	41,549	4,903 01
Grand total—(le tonnage des vaisseaux et passagers non compris)	1,274,818	....	996,936	....
Grand total des péages perçus	....	250,043 39	....	76,691 54

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

Chambly et l'écluse de St. Ours, et des Canaux de la Baie de Burlington, d'Ottawa Ste. Anne, etc.—*Fin.*

Canal Chambly, l'écluse de St. Ours y comprise.		Canal de la Baie Burlington.		Ecluse de Ste. Anne.		Canaux de l'Ottawa et de Rideau, et leurs écluses.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
3,085	298 03	2,787	209 96	1,344	54 64	2,716	112 79
8	0 93	321	18 18	158	18 96	333	17 81
56	7 40	916	91 60	241	12 05	425	27 96
....	....	2,590	155 40	10	0 30	8	0 20
1,501	149 45	6,706	402 36	897	26 91	1,882	56 86
5	0 25	1,587	138 02	396	19 80	876	48 33
3	0 53	618	49 44	93	4 65	331	18 35
58	2 90	4,745	379 60	1,168	58 40	1,907	97 85
....	....	....	....	....	....	....	....
74	10 52	318	25 44	254	12 70	364	22 95
....	....	3	0 24	....	....	4	0 20
3,593	333 21	1,356	81 36	3,642	109 26	6,026	161 99
5,380	803 71	2,584	258 40	1,185	59 25	2,126	137 18
9	1 25	114	11 40	116	5 80	171	11 83
....	....	271	21 68	303	15 15	363	18 70
13,772	1,608 18	24,916	1,843 08	9,807	397 87	17,532	733 00
6	0 90	13	1 30	1	0 05	5	0 32
36,395	3,621 43	2	0 12	....	....	252	10 15
8	0 40	162	12 96	1,235	61 75	1,837	92 75
9	1 15	200	20 00	187	9 35	263	18 19
67	2 23	100	6 00	....	....	85	2 14
668	88 26	282	20 14	105	4 43	146	7 35
5,895	309 81	277	13 85	3	0 11	4,957	247 83
33	4 96	....	....	36	1 80	48	2 49
5,300	661 35	7,348	602 00	3,190	159 50	2,733	349 46
48,381	4,690 49	8,384	676 37	4,757	236 99	10,326	730 68
518,334	....	121,403	....	483,346	....	620,565	....
....	41,791 04	....	8,459 79	....	10,049 51	....	20,427 95

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

No. 8.—TABLEAU indiquant la recette mensuelle des péages des divers Canaux, perçus durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Bureau et Canaux.	1869.						1870.				Totaux.
	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	
Canal Welland.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chippawa	25 80	9 14	7 66	21 08	76 04	5 58	....	5 60	20 26	45 72	216 88
Colborne	20,870 85	24,471 21	27,978 68	24,465 60	19,738 38	1,537 90	....	3,289 54	23,208 37	9,346 65	164,907 18
Dalhousie	8,965 75	10,817 15	8,480 56	11,718 46	9,584 38	371 95	....	3,927 52	8,156 15	12,545 64	74,567 56
Dunnville	335 28	435 12	210 60	552 38	602 22	0 14	....	104 13	499 49	189 18	2,978 54
Maitland	113 21	117 34	172 21	147 88	187 61	....	....	160 86	191 83	298 14	1,392 68
Robinson	583 63	417 79	487 22	487 83	506 30	37 44	....	298 74	870 66	620 49	4,310 10
St. Catharines	175 66	197 80	211 27	224 69	219 33	33 01	....	137 50	254 51	217 28	1,671 05
Total, Canal Welland	31,120 18	36,465 55	37,548 20	37,617 92	30,914 26	1,986 02	....	7,923 89	33,204 27	33,263	250,043 29
Canaux du St. Laurent.											
Beauharnois	35 81	35 05	31 93	47 06	37 57	....	....	....	34 58	23 67	246 67
Cornwall	16 39	11 22	24 17	31 00	90 64	1 56	....	....	47 23	67 03	289 15
Williamsburg	66 79	116 64	109 03	112 27	103 21	....	....	....	67 80	50 19	625 93
Montréal	9,235 03	8,846 14	9,260 72	10,030 69	9,113 15	....	....	....	14,470 26	12,478 41	73,464 40
Lachine	417 25	507 95	416 64	281 87	100 47	....	....	....	113 04	228 17	2,065 59
Total, Canaux du St. Laurent	9,772 18	9,517 00	9,842 49	10,532 89	9,445 04	1 56	....	....	14,732 91	12,817 47	76,691 54
Canal Chambly.											
Chambly	4,608 64	4,462 47	4,911 07	5,408 57	3,065 95	....	....	....	3,680 78	6,272 84	32,410 32
St. Jean	1,186 24	1,331 27	1,570 87	1,017 49	965 38	....	....	....	1,726 22	1,231 06	9,028 76
St. Ours	37 23	42 67	39 0	33 46	85 17	....	....	....	63 55	50 58	351 96
Total, Canal Chambly	5,832 11	5,836 41	6,521 24	6,459 52	4,116 50	....	....	....	5,470 55	7,554 48	41,771 04
Canal de la Baie de Burlington.											
Hamilton	852 94	939 52	782 23	1,301 18	1,382 99	6 25	....	332 44	1,639 18	1,193 08	8,459 79

Ecluse de Ste. Anne.											
Ste. Anne	1,476 05	1,610 05	1,575 88	1,428 76	675 01	....	....	51 88	1,314 49	1,917 39	10,049 51
Canaux d'Ottawa et Rideau.											
Moulins de Kingston	473 63	358 62	528 84	595 43	245 08	....	....	....	507 01	694 45	3,313 09
Ottawa	519 12	254 42	474 80	334 72	276 49	....	....	....	414 72	298 02	2,572 29
Carillon et Grenville	2,074 60	1,976 98	2,388 40	1,862 50	686 81	....	....	....	1,884 62	2,690 74	13,564 65
Smith's Falls	113 34	125 95	60 17	49 19	5 17	....	....	....	368 48	255 62	977 92
Total, canaux d'Ottawa et Rideau.	3,180 69	2,715 97	3,452 21	2,841 84	1,213 55	....	....	....	3,174 86	3,848 83	20,427 95

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

No. 9.—Tableau du transit par les Canaux et Ecluses du Canada ci-dessous men- fiscale expirée

Articles.	Taux des Péages.							Canal Welland.	
	Welland.	St. Laurent.	Chambly.	Erié à Montréal.	Baie Burlington.	Ste. Anne.	Ottawa et Rideau.	Tonn'x.	Péages.
	Montée ou descente	Montée ou descente	Montée ou descente	Montée ou descente	Montée ou descente	Montée ou descente	Montée ou descente		
Classe No. 1.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
Vaisseaux-à-vapeur.........℔ ton.	0 02½	0 01½	0 01¼	0 04	0 00½	0 03	0 00¼	375,338	8,116 08
Voiliers..................... "	0 02½	0 01½	0 01¼	0 04	0 00¼	0 03	0 00¼	981,779	22,646 35
Total de la classe No. 1......	......	......	......	......	......	......	......	1357,117	30,762 43
Classe No. 2.									
Passagers de 21 ans et au-des. chaq.	0 10	0 10	0 05	0 20	0 01	0 10	0 00¼	9,934	721 97
do au-dessous de 21 ans.. "	0 05	0 05	0 02	0 10	0 01	0 05	0 00¼	....	....
Classe No. 3.									
Orge.......................℔. ton	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	34,001	6,103 58
Briques, chaux et sable..... "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	1,324	205 37
Ciment, argile et chaux hydr. "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	2,039	401 46
Charbon de terre........... "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	98,472	18,858 16
Blé-d'Inde................. "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	84,254	16,708 35
Gypse...................... "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	3,213	297 69
Glace...................... "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	....	....
Fer–pour ch. de fer en gueuse en morc. et fonte cassée.... "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	71,830	14,319 55
Manganèse, engrais et tourbe "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	189	18 95
Minerais (cuivre et plomb).. "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	2,344	468 80
Tourbe..................... "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	139	26 01
Sel........................ "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	83,289	16,599 53
Ardoise et pierre........... "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	2,940	539 04
Blé........................ "	0 20	0 15	0 10	0 35	0 06	0 10	0 03	432,162	84,115 17
Total de la classe No. 3......	......	......	......	......	......	......	......	816,196	158,661 66
Classe No. 4.									
Pommes, oignons et autres vég. ℔ ton	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	1,475	104 10
Potasse et perlasse......... "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	359	61 02
Beuf, lard séché, jamb's. et lard "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	1,101	275 22
Cornes, sabots et os........ "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	8	2 01
Son de farine et prov. de nav. "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	1,007	150 43
Millet à ballai et foin pressé. "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	76	19 05
Bêtes à cor. mout's et cochons. "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	17	4 14
Coton brut.................. "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	30	4 58
Poisson..................... "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	2,787	695 60
Guenilles, vieux cord. et étoupe. "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	168	26 51
Fleur....................... "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	42,741	7,233 25
Vitres...................... "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	302	71 04
Chevaux..................... "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	137	34 45
Fer ouvré, poëles et objets en fonte...................... "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	8,713	2,090 63
Saindoux, huile de saindoux et autre, et suif.......... "	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	3,242	784 94
A reporter................	......	......	......	......	......	......	......	62,163	11,556 97

tionnés, indiquant le tonnage brut et le montant des péages perçus durant l'année le 30 juin 1870.

Canaux du St. Laurent.		Canal Chambly.		Canal de la baie de Burlington.		Ecluse Ste. Anne.		Canaux d'Ottawa et Rideau.	
Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péage .	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
300,313	3,572 50	39,662	258 75	155,079	511 31	61,771	154 43	51,244	475 81
1053,789	7,537 40	503,558	6,172 19	115,451	290 16	493,108	1,232 77	621,430	4,784 99
1354,102	11,109 90	543,220	6,430 94	270,530	801 47	554,879	1,387 20	672,674	5,260 80
50,671	2,755 38	2,013	32 75	15,052	150 52	32,496	81 24	1,957	49 34
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
5,179	286 42	4,504	425 15	13,783	826 98	498	14 94	76	2 09
4,627	220 92	2,637	256 08	716	42 96	315	9 45	1,017	25 44
1,490	88 84	390	38 95	671	40 26	313	9 39	514	13 04
13,137	496 50	36,395	3,621 43	2	0 12	....	....	252	10 15
474	23 98	43	2 92	....	....	175	5 25	296	7 42
1,051	41 00	67	2 23	100	6 00	....	....	85	2 14
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
52,270	6,713 15	1,501	149 45	9,296	557 76	907	27 21	1,890	57 06
800	56 68	2,301	230 10	....	....	....	....	30	0 75
2,596	389 29	300	30 00	....	....	2	0 06	1	0 03
....	....	....	....	113	6 78	....	....	....	....
16,785	1,913 44	3,593	333 21	1,356	81 36	3,642	109 26	6,026	161 99
2,447	189 96	166	13 04	121	7 26	41	1 23	43	1 35
62,563	8,704 34	149	7 31	16,799	1,007 94	441	13 23	3,698	136 46
163,419	19,141 52	52,046	5,109 87	42,957	2,577 42	6,334	190 02	13,928	417 92
3,589	683 20	652	87 29	6,677	534 16	10	0 50	57	5 70
2,170	378 00	....	....	663	53 04	183	9 15	257	14 55
2,782	515 10	1	0 05	1,798	143 84	148	7 40	395	23 35
163	11 95	90	13 58	40	3 20	....	....	12	0 60
499	43 91	47	7 03	62	4 96	70	3 50	78	3 90
688	100 60	....	....	45	3 60	....	....	3	0 30
2,061	204 50	163	8 25	....	....	473	24 05	10	0 55
9	1 80	....	....	....	....	....	....	....	....
2,626	231 55	8	0 40	162	12 96	1,235	71 75	1,837	92 75
2,648	192 26	1	0 05	....	....	36	1 80	51	2 60
52,903	8,294 20	1,190	149 50	20,222	1,617 76	1,599	79 95	1,110	55 65
1,193	206 43	....	....	271	21 68	303	15 15	363	18 70
546	60 03	5	0 45	12	0 96	254	12 70	20	1 10
11,224	1,969 36	61	3 43	5,363	429 04	1,261	63 05	2,238	116 20
1,518	217 85	75	10 59	447	35 76	258	12 90	364	22 95
84,619	13,110 74	2,293	280 62	35,762	2,860 96	5,830	291 90	6,795	358 90

No. 9.—TABLEAU du transit par les Canaux et Ecluses du Canada ci-dessous durant l'année fiscale expirée

ARTICLES.	TAUX DES PÉAGES.							CANAL WELLAND,	
	Welland.	St. Laurent.	Chambly.	Erie à Montréal.	Baie de Burlington.	St. Anne.	Ottawa et Rideau.	Tonn'x.	Péages.
CLASSE No. 4.—*Suite.*	Mont. ou desc. $ cts.	Mont. ou desc. $ cts.	Mont. ou desc. $ cts.	Mont. ou desc. $ cts.	Mont. ou desc. $ cts.	Mont. ou desc. $ cts.	Mont. ou desc. $ cts.		$ cts.
Report	......	......	......	......	......	......	......	62,163	11,556 97
Farine (de toutes sortes).... ℔ ton.	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	75	13 13
Marbre .... ,,	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	1,920	479 33
Clous et fiches .... ,,	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	1,817	490 07
Graines de toutes sortes.... ,,	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	407	101 75
Pierre (taille) .... ,,	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	1,474	345 42
Tabac (non fabriqué) .... ,,	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	66	16 40
Produits agricoles non énumérés ailleurs .... ,,	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 15	11,642	2,831 32
Total de la classe No. 4..	......	......	......	......	......	......	......	79,564	15,834 39
CLASSE No. 5.									
Instruments aratoires, charrettes, etc .... ℔ ton.	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	590	176 69
Meubles et bagages de colons. ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	1,320	389 10
Bière, cidre et vinaigre ...... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	99	25 67
Cire et biscuits .... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	17	4 95
Beurre, fromage et couperose ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	391	115 95
Café .... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	140	42 00
Verrerie, grès, et poterie .... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	1,261	359 76
Teintures et bois de teinture ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	795	238 35
Peaux crues et laines .... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	1,134	336 64
Chanvre, manille, étoupe et provisions pour navires... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	867	227 18
Acajou .... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	63	18 75
Mélasse et sucre .... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	2,620	721 76
Poix, goudron, résine et térébenthine .... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	873	255 82
Ferblanc et acier .... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	1,779	521 98
Cend. de soude et charb. de b. ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	2,490	567 47
Peinture et blanc de plomb. ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	1,108	330 80
Craie et blanc de céruse.... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	285	85 35
Whiskey, autres spiritueux et vins .... ,,	0 30	0 25	0 15	0 55	0 10	0 25	0 05	1,010	292 87
Minerai de fer .... ,,	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	64,990	3,249 68
Total de la classe No. 5....	......	......	......	......	......	......	......	81,832	7,960 77
CLASSE No. 6.									
Marchandises et effets non énumérés ailleurs	......	......	......	......	......	......	......	12,607	6,251 45
CLASSE No. 7.									
Ecorce .... ℔ ton	0 60	0 30	0 15	0 90	0 08	0 50	0 05	88	0 55
Cercle de barils	0 25	0 20	0 15	0 45	0 08	0 20	0 05	2,934	733 31
Barils vide .... chaque.	0 02	0 02	0 02	0 04	0 00½	0 02	0 01	449	70 07
Genoux .... ,,	0 05	0 02	0 02	0 07	0 02	0 02	0 01	28	5 50
Radeaux ....par 1000 pds. lin.	1 40	1 40	1 20	2 80	0 50	1 40	0 15	771	16 90
Bois de chauf. en vais...par corde.	0 20	0 20	0 10	0 40	0 08	0 20	0 03	131,318	5,631 55
do en radeaux ,,	0 25	0 25	0 15	0 50	0 08	0 25	0 03	3,212	366 45
A reporter	......	......	......	......	......	......	......	138,800	6,824 33

mentionnés, indiquant le tonnage brut, et le montant net des péages perçu le 30 juin 1870.—*Suite.*

Canaux du St. Laurent.		Canal Chambly.		Canal de la Baie de Burlington.		Ecluse Ste. Anne.		Canaux d'Ottawa et Rideau.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
34,619	13,110 74	2,293	280 62	35,762	2,860 96	5,830	291 90	6,795	358 90
508	76 00	70	8 60	229	18 32	160	8 00	280	14 90
432	34 80	464	69 54	85	6 80	57	2 85	25	1 25
3,185	606 00	5	0 25	1,034	82 72	368	18 40	781	40 80
85	12 35	7	0 35	....	....	3	0 15	2	0 10
625	111 45	38	5 68	76	6 08	7	0 35	78	4 75
200	30 85	43	6 26	76	6 08	....	....	....	....
34,470	5,532 23	11,521	1,255 97	112	8 96	1,364	68 20	761	37 41
124,124	19,514 42	14,441	1,627 27	37,374	2,989 92	7,789	389 85	8,720	458 11
361	35 19	9	1 25	114	11 40	116	5 80	171	11 83
1,918	343 84	9	1 15	200	20 00	187	9 35	263	18 19
488	63 98	1	0 15	344	34 40	286	14 30	577	36 60
22	2 36	....	....	....	....	2	0 10	8	0 56
3,025	678 54	....	....	1,791	179 10	190	9 50	309	22 10
10	0 64	6	0 90	13	1 30	1	0 05	5	0 32
2,501	531 89	56	7 40	916	91 60	241	12 05	425	27 96
135	12 00	202	30 24	95	9 50	12	0 60	18	1 12
343	69 34	135	17 21	594	59 40	35	1 75	112	7 21
135	18 09	33	4 96	4	0 40	47	2 35	149	9 20
....	....	1	0 05	....	....	....	....	....	....
6,903	878 10	5,380	803 71	2,584	258 40	1,185	59 25	2,126	137 18
1,694	128 35	2,038	305 83	263	26 30	42	2 10	101	6 31
1,262	307 88	....	....	553	55 30	28	1 40	108	7 48
1,853	439 76	....	....	380	38 00	28	1 40	18	1 12
324	48 95	90	13 53	66	6 60	32	1 60	39	2 46
279	34 78	....	....	17	1 70	32	1 60	40	2 50
1,462	254 14	57	2 85	393	39 30	245	12 25	333	21 75
160	8 00	5,595	279 81	277	13 85	1	0 05	4,956	247 83
22,875	3,855 83	13,612	1,469 04	8,604	846 55	2,710	135 50	9,758	561 72
10,514	2,239 75	667	81 55	6,414	513 12	3,024	151 20	2,484	334 13
85	17 00	17	4 41	....	....	8	0 24	274	15 28
155	16 79	77	15 23	....	....	37	1 85	32	1 70
2,147	141 21	8	0 93	321	18 18	158	18 96	333	17 81
100	2 00	19	1 52	....	....	100	4 00	25	0 50
6,368	111 44	654	39 27	....	....	560	4 20	12,143	308 19
182,269	5,236 29	992	13 77	2,259	60 24	86,768	867 60	157,482	2,839 40
....	....	....	....	....	....	....	....	813	16 98
191,124	5,524 73	1,767	75 13	2,580	78 42	87,631	896 85	171,102	3,199 86

No. 9.—Tableau du transit par les Canaux et Ecluses du Canada ci-dessous l'année fiscale expirée

Articles.	Taux des Péages.							Canal Welland.	
	Welland.	St. Laurent.	Chambly.	Erié à Montréal.	Canal de la Baie Burlington.	Ottawa et Rideau.	Ecluse Ste. Anne.	Ton'x.	Péages.
Classe No. 7.– *Suite.*	Montée ou descente	Montée ou descente	Montée ou descente	Montée ou descente	Montée ou descente	Montée ou descente	Montée ou descente		
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.
Report	......	......	......	......	......	......	......	138,808	6,824 33
Mâts et espars en vaisseaux, 40 pds. cubes par ton	0 15	0 05	0 05	0 20	0 05	0 10	0 05	238	21 95
do do en radeaux.	0 20	0 10	0 10	0 30	0 10	0 20	0 25	....	....
Trav. pour ch. de f. en vais'x chaque	0 01	0 00½	0 00½	0 01½	0 00¼	0 01	0 00½	176	7 97
do en radeaux, .,	0 02	0 01	0 01	0 03	0 00½	0 02	0 01	267	52 65
Planches et bois scié, en vaisseaux, par M.	0 03	0 15	0 10	0 45	0 03	0 15	0 03	80,831	14,084 05
do do en radeaux	0 60	0 30	0 20	0 90	0 03	0 25	0 03	381	21 38
Bois carré, en vaisseaux, par M. pieds cubes	3 00	1 00	1 00	4 00	0 25	0 75	0 25	46,021	6,919 64
do do en radeaux	4 50	2 00	2 00	6 50	0 50	1 50	0 25	612	35 30
Matériaux pour wagon, etc., en partie manufacturés, bois, 40 pds. cub.	0 40	0 40	0 25	0 80	0 08	0 40	0 10	629	235 20
Billots de sciage étalonnés	0 08	0 08	0 05	0 16	0 02	0 08	0 05	7,098	245 22
Douves et fonds (barils).....par M.	0 40	0 20	0 15	0 60	0 05	0 20	0 05	1,512	132 85
do (pipe) ..... ,,	1 50	1 00	1 00	2 50	0 10	1 00	0 25	4,365	813 97
do (Indes Occid.) ,,	0 75	0 60	0 25	1 35	0 08	0 60	0 10	3,494	376 10
Bardeaux	0 06	0 06	0 04	0 12	0 03	0 06	0 01	122	73 63
Pieux et perches à clôtures, en vaisseaux, par M.	0 40	0 40	0 20	0 80	0 15	0 30	0 05	1	0 25
do do en radeaux.	0 80	0 80	0 40	1 60	0 30	0 50	0 05	....	....
Perches pour houblon, par M.	2 00	2 00	1 50	4 00	0 50	2 00	0 15	....	....
Traverses	0 50	0 50	0 40	1 00	0 10	0 50	0 03	72	6 23
Total de la classe No. 7	......	......	......	......	......	......	......	284,627	29,850 72
Totaux net des péages								1274,818	250,043 39
Bois, etc., en franchise								7,334	451 32
Blé, blé-d'inde, fleur, fer, sel, minerai, etc., en franchise								37,138	5,835 50
Grands totaux (tonnage des vaisseaux et passagers non compris)								1319,290	256,330 21

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

mentionnés, indiquant le Tonnage brut et le montant net des Péages perçus durant le 30 juin 1870.—*Suite.*

Canaux du St. Laurent.		Canal Chambly.		Canal de la Baie de Burlington.		Ecluse Ste. Anne.		Canaux d'Ottawa et Rideau	
Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts		$ cts.		$ cts		$ cts.
191,124	5,524 73	1,767	75 13	2,580	78 42	87,631	896 85	171,102	3,199 86
....	....		....	329	16 45	....	....	....	....
19,996	499 15	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	406	32 49	....	....	....	....	3,994	220 89
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
397,071	9,749 80	413,177	24,713 45	10,364	187 42	367,469	6,634 46	384,464	8,744 44
19,728	887 73	....	....	....	....	5,920	106 56	323	16 55
1,747	74 95	....	....	2,120	26 50	....	....	20	0 38
19,512	487 80	21,734	2,173 26	7,756	189 00	....	....	1,868	60 60
474	124 89	....	....	16	1 28	184	18 40	681	56 27
4,196	96 72	....	....			44	2 50	14,032	521 56
8,837	473 46	....	....	....	....	2,083	41 65	4,654	132 43
24	4 00	....	....	1,848	23 10	....	....	....	....
701	104 48	....	....	844	16 88	....	....	....	....
90	14 47	66	28 59	120	38 49	113	13 54	915	254 84
....	....	....	....	4	0 60	....	....	1	0 08
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	73	2 65	....	....	350	21 00
12,504	32 56	418	16 70	....	....	45	0 54	3,269	117 03
676,004	18,074 74	437,568	27,039 62	26,054	580 79	463,481	7,714 50	585,673	13,345 93
996,936	76,691 54	518,334	41,791 04	121,403	8,459 79	483,346	10,049 51	620,565	20,427 95
218,131	31,475 81	....	....	38,564	2,313 84	4,882	146 46	6,149	157 82
1215,067	108,167 35	518,334	41,791 04	159,967	10,773 63	488,228	10,195 97	626,714	20,585 77

THOS. WORTHINGTON,

Commissaire du Revenue de l'Intérieur.

No. 10.—ÉTAT indiquant le nombre des Vaisseaux, leur Nationalité et leur l'année fiscale expirée le 30 juin 1870,

Vaisseaux.	Totaux.		De ports du Canada à des ports du Canada.				De ports du des ports.	
			Montée.		Descente.		Montée.	
	No.	Tonn'x.	No.	Tonn'x.	No.	Tonn'x.	No.	Tonn'x.
Canal Welland—								
Vaisseaux à voiles du Canada et autres.	2657	487474	473	83090	825	119049	447	106086
Bateaux-à-vapeurs do ..	1199	104100	154	32298	881	48260	45	9951
Total du Canada......	3856	591574	627	115388	1706	167309	492	116037
Vaisseaux à voiles Américains et autres.	2006	494305	4	488	4	568	154	38563
Bateaux-à-vapeurs do ..	878	271238	.....	....	1	302	3	833
Total Américains.....	2884	765543	4	488	5	870	157	39396
Grand total, canal Welland.....	6740	1357117	631	115876	1711	168179	649	155433
Canaux du St. Laurent—								
Vaisseaux à voiles du Canada et autres.	9922	1028399	4975	503158	3370	377931	43	2620
Bateaux-à-vapeurs do ..	3035	293193	1527	148541	1416	136886	36	2415
Total du Canada......	12957	1321592	6502	651699	4786	514817	79	5035
Vaisseaux à voiles Américains et autres.	376	25390	1	73	......	....	17	1067
Bateaux-à-vapeurs do ..	239	7120	......	....	......	....	74	2218
Total Américains.....	615	32510	1	73	.....	....	91	3285
Grand total, Canaux du St. Laurent.	13572	1354102	6503	651772	4786	514817	170	8320
Canal Chambly—								
Vaisseaux à voiles du Canada et autres.	4586	420494	233	11084	213	10360	2069	202725
Bateaux-à-vapeur do ..	841	39394	233	14658	222	13906	194	5437
Total du Canada......	5427	459888	466	25742	435	24266	2263	208162
Vesseaux à voiles Americains et autres.	1180	83064	2	125	3	135	568	40643
Bateaux-à-vapeur do ..	4	268	......	....	......	....	2	135
Total Américains.....	1184	83332	2	125	3	135	570	40778
Grand total, canal Chambly	6611	543220	468	25867	438	24401	2833	248940
Canal de la Baie Burlington—								
Vaisseaux à voiles du Canada et autres.	717	108502	147	21380	198	26475	......	....
Bateaux-à-vapeur do ..	777	154993	385	76696	388	77326	......	....
Total du Canada......	1494	263495	532	98076	586	104001	......	....
Vaisseaux à voiles Américains et autres.	50	6949	......	....	.....	....	......	....
Bateaux-à-vapeur do ..	2	86	......	....	.....	....	......	....
Total Américains.....	52	7035	......	....	.....	....	......	....
Grand total, canal de la Baie Burlington.	1546	270530	532	98076	586	104001	......	....

tonnage, qui ont passé dans les canaux et écluses ci-dessous mentionnés, durant et le montant des péages en provenant.

Canada à Américains.		De ports Américains à des ports du Canada.				De ports Américains à des ports Américains.				Totaux.				Montant des péages sur les vaisseaux.
Descente.		Montée.		Descente.		Montée.		Descente.		Montée.		Descente.		
No.	Tonn'x.	No.	Ton'x.	No.	Tonn'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Tonn'x.	No.	Tonn'x	$ cts.
226	36046	169	27353	509	114003	7	1717	1	130	1096	218246	1561	269228	10375 79
22	1076	36	1738	61	10777	....	......	....	......	235	43987	964	60113	1449 54
248	37122	205	29091	570	124780	7	1717	1	130	1331	262233	2525	329341	11825 33
21	2642	11	848	199	52182	836	208631	777	190383	1005	248530	1001	245775	12270 26
123	2778	130	2396	5	867	308	132265	308	131797	441	135494	437	135744	6666 84
144	5420	141	3244	204	53049	1144	340896	1085	322180	1446	384024	1438	381519	18937 10
293	42542	346	32335	774	177829	1151	342713	1086	322310	2777	646257	3963	710860	30762 43
1433	134784	84	7880	16	2021	1	15	....	......	5103	513663	4819	514736	7436 52
17	569	4	52	35	4730	....	.....	....	......	1567	151008	1468	142185	3508 15
1450	135353	88	7922	51	6751	1	15	....	......	6670	664671	6287	656921	10944 67
268	18078	66	4588	4	309	12	538	8	737	96	6266	280	19124	100 88
5	104	....	......	31	1832	59	1355	70	1611	133	3573	106	3547	64 35
273	18182	66	4588	35	2141	71	1893	78	2348	229	9839	386	22671	165 23
1723	33535	154	12510	86	8892	72	1908	78	2348	1899	674510	6673	679592	11109 90
....	....	....	......	2071	196325	....	......	....	......	2302	213869	2284	266685	5136 17
....	....	....	......	192	5393	....	......	....	......	427	20095	414	19299	255 38
....	....	....	......	2263	201718	....	......	....	......	2729	233904	2698	225984	5391 55
....	....	...	......	604	41949	3	212	....	......	573	40980	607	42084	1036 02
....	....	....	......	1	69	1	64	....	......	3	199	1	69	3 37
....	....	....	......	605	42018	4	276	....	......	576	41179	608	42153	1039 39
....	....	....	......	2868	243736	4	276	....	......	3305	275083	3306	268137	6430 94
153	26467	219	34180	....	....	....	......	....	......	366	55560	351	52942	272 78
2	537	2	434	....	....	....	......	....	......	387	77130	390	77863	510 82
155	27004	221	34614	....	....	....	......	....	......	753	132690	741	130805	783 60
24	3348	26	3601	....	....	....	......	....	......	26	3601	24	3348	17 38
1	43	1	43	....	....	....	......	....	......	1	43	1	43	49
25	3391	27	3644	....	....	....	......	....	......	27	3644	25	3391	17 87
180	30395	248	38258	....	....	....	......	....	......	780	136334	766	134196	801 47

No. 10.—Etat indiquant le nombre des vaisseaux, leur nationalité et leur l'année fiscale expirée le 30 juin 1780,

Vaisseaux.	Totaux.		De ports du Canada à des ports du Canada.				De ports du des ports	
			Montée.		Descente.		Montée.	
	No.	Tonn'x.	No.	Tonn'x.	No.	Tonn'x.	No.	Tonn'x.
Ecluse de Ste. Anne—								
Vaisseaux à voiles du Canada et autres.	5332	450178	2713	227015	1742	138348	......	....
Bateaux-à-vapeur do	1406	61771	720	31705	686	30066	.....	....
Total du Canada	6738	511949	3433	258720	2428	168414	......	....
Vaisseaux à voiles américains et autres.	618	42930	......	....	......	....	......	....
Bateaux-à-vapeur do	......	....	......	....	......	....	......	....
Total Américains	618	42930	......	....	......	....	......	....
Grand total, écluse Ste. Anne....	7356	554879	3433	258720	2428	168414	......	....
Canaux d'Ottawa et Rideau—								
Vaisseaux à voiles du Canada et autres.	7560	578203	3879	288323	3143	239220	......	....
Bateaux-à-vapeur do	1521	51244	828	27111	693	24133	......	....
Total du Canada	9081	629447	4707	315434	3836	263353	......	....
Vaisseaux à voiles Américains et autres.	619	43227	314	21704	......	....	......	....
Bateaux-à-vapeur do	......	....	......	....	......	....	......	....
Total Américains	619	43227	314	21704	......	....	......	....
Grand total, canaux d'Ottawa et Rideau	9700	672674	5021	337138	3836	263353	......	....
Récapitulation.								
Vaisseaux a voiles et Bateaux-a-vapeur du Canada.								
Welland	3856	591574	627	115388	1706	167309	492	116037
St. Laurent	12957	1321592	6502	651699	4786	514817	79	5035
Chambly	5427	459888	466	25742	435	24266	2263	208162
Baie de Burlington	1494	263495	532	98076	586	104001	......	....
Ecluse Ste. Anne	6738	511949	3433	258720	2428	168414	......	....
Ottawa et Rideau	9081	629447	4707	315434	3836	263353	......	....
Total du Canada	39553	3777945	16267	1465059	13777	1242160	2834	329234
Vaisseaux a voiles et Bataeux-a-vapeur Américains.								
Welland	2884	765543	4	488	5	870	157	39396
St. Laurent	615	32510	1	73	......	....	91	3003
Chambly	1184	83332	2	125	3	135	570	40778
Baie de Burlington	52	7035	......	....	......	....	......	....
Ecluse Ste. Anne	618	42930	......	....	......	....	......	....
Ottawa et Rideau	619	43227	314	21704	......	....	......	....
Total Américains	5972	974577	321	22390	8	1005	818	83277
Grand total, Américains et Canadiens.	45525	4752522	16588	1487449	13785	1243165	3652	412511

tonnage, qui ont passé dans les canaux et écluses ci-dessous mentionnés, durant et le montant des péages en provenant.

Canada à Americains.		De ports Americains à des ports du Canada.				De ports Américains à des ports du Canada.				Totaux.				Montant des péages sur les vaisseaux.
Descente.		Montée.		Descente.		Montée.		Descente.		Montée.		Descente.		
No.	Tonn'x.	No.	Ton'x.	No.	Tonn'x.	No.	Ton'x.	No.	Ton'x.	No.	Tonn'x.	No.	Ton'x.	$ cts.
877	84815	....	......	....	....	....	......	....	......	2713	227015	2619	223163	1125 44
....	....	....	......	....	....	....	......	....	......	720	31705	686	30066	154 43
877	84815	....	......	....	....	....	......	....	......	3433	258720	3305	253229	1279 87
....	....	315	21874	....	....	....	......	303	21056	315	21874	303	21056	107 33
....	....	....	......	....	....	....	......	....	....	......	....	......	....	....
....	....	315	21874	....	....	....	......	303	21056	315	21874	303	21056	107 33
877	84815	315	21874	....	....	....	......	303	21056	3748	280594	3608	274285	1387 20
538	50660	....	......	....	....	....	......	....	......	3879	288323	3681	289880	4460 73
....	....	....	......	....	....	....	......	....	......	828	27111	693	24133	475 71
538	50660	....	......	....	....	....	......	....	......	4707	315434	4374	314013	4936 44
305	21523	....	......	....	....	....	......	....	......	314	21704	305	21523	324 26
....	....	....	......	....	....	....	......	....	......	......	....	......	....	....
305	21523	....	......	....	....	....	......	....	......	314	21704	305	21523	324 26
843	72183	....	......	....	....	....	......	....	......	5021	337138	4679	335536	5260 70
248	37122	205	29091	570	124780	7	1717	1	130	1331	262233	2525	329341	11825 33
1450	135353	88	7922	51	6751	1	15	....	......	6670	664671	6287	656921	10944 67
....	....	....	......	2263	201718	....	......	....	......	2729	233904	2698	225984	5391 55
155	27004	221	34614	....	....	....	......	....	......	753	132690	741	130805	783 60
877	84815	....	......	....	....	....	......	....	......	3433	258720	3305	253229	1279 87
538	50660	....	......	....	....	....	......	....	......	4707	315434	4374	324013	4936 44
3268	334954	514	71627	2884	333249	8	1732	1	130	19623	1857652	19930	1920293	35161 46
144	5420	141	3244	204	53049	1144	340896	1085	322180	1446	384024	1438	381519	18937 10
273	18182	66	4588	35	2141	71	1893	78	2348	229	9839	386	22671	165 23
....	....	....	......	605	42018	4	276	....	......	576	41179	608	42153	1039 39
25	3391	27	3644	....	....	....	......	....	......	27	3644	25	3391	17 87
....	....	315	21874	....	....	....	......	303	21056	315	21874	303	21056	107 33
305	21523	....	.....	....	....	....	......	....	......	314	21704	305	21523	324 26
747	48516	549	33350	844	97208	1219	343065	1466	345584	2907	482264	3065	492313	20591 18
4015	383470	1063	104977	3728	430457	1227	344797	1467	345714	22530	2339916	22995	2412606	55752 64

No. 11.—Tableau Comparatif du tonnage des navires et des marchandises entrées dans les canaux ci-dessous mentionnés, pour les annéees fiscales 1867, 1868, 1869 et 1870, expirées le 30 juin ; distinguant le transport de montée et de descente chaque année.

Effets et Vaisseaux.	Canal Welland.				Canaux St. Laurent.				Canal Chambly.			
	1867.	1868.	1869.	1870.	1867.	1868.	1869.	1870.	1867.	1868.	1869.	1870.
Tonnage des effets montée.	244,681	311,601	337,901	328,045	156,123	172,159	168,918	159,204	364,609	395,365	330,298	458,781
Do descendus.	688,579	850,220	856,849	946,773	750,176	759,907	691,450	837,732	45,821	60,188	70,490	59,553
Tonnage total des effets montés et descendus	933,260	1,161,821	1,194,750	1,274,818	906,299	932,066	860,368	996,936	410,430	455,553	400,788	518,334
Ton. des vaisseaux montés.	503,311	610,422	600,762	646,257	566,991	598,215	588,876	674,510	208,657	212,387	216,366	275,083
Do descendus.	490,627	629,944	666,689	710,860	555,925	578,951	585,774	679,592	209,987	213,078	213,282	268,137
Tonnage total des vaisseaux montés et descendus	993,938	1,240,366	1,267,451	1,357,117	1,122,916	1,176,466	1,174,650	1,354,102	418,644	425,465	429,648	543,219
Grand total du tonnage des effets et vaisseaux montés et descendus...........	1,927,198	2,402,187	2,462,201	2,631,935	2,020,215	2,108,532	2,035,018	2,351,038	829,074	881,018	830,436	1,061,553

No. 11.—*Fin.*

Effets et Vaisseaux.	Canal de la Baie de Burlington.				Ecluse de Ste. Anne.				Canaux de l'Ottawa et Rideau.			
	1867.	1868.	1869.	1870.	1867.	1868.	1869.	1870.	1867.	1868.	1869.	1870.
Tonnage des effets montés.	72,800	55,634	46,443	31,440	19,928	19,928	22,623	16,038	162,457	158,869	153,018	152,877
Do do descendus	99,584	83,203	75,231	89,963	323,211	353,655	353,539	467,307	207,785	361,694	349,817	467,688
Tonnage total des effets montés et descendus.....	172,384	138,837	121,674	121,403	343,139	373,583	376,162	483,345	470,242	520,563	502,835	620,565
Ton. des vaisseaux montés.	140,567	132,387	125,537	136,334	233,266	239,079	300,577	280,594	295,589	302,990	308,332	337,138
Do do descendus.	142,151	132,145	126,172	134,196	217,676	235,865	178,585	274,285	279,025	301,247	296,756	335,536
Tonnage total des vaisseaux montés et descendus.....	282,718	264,532	251,709	270,530	450,942	474,944	479,152	554,879	574,614	604,237	605,088	672,674
Grand total des effets et vaisseaux montés et descendus	455,102	403,369	373,383	391,933	794,081	848,527	855,324	1,038,224	1,044,856	1,124,809	1,107,923	1,293,239

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

No. 12.—TABLEAU COMPARATIF du mouvement total des articles, passagers et navires sur les canaux et écluses ci-dessous mentionnés, pour l'année fiscale 1870, et les trois années précédentes expirées le 30 juin.

Marchandises, Denrées et Articles.	Canal Welland.				Canaux du St. Laurent.				Canal Chambly.			
	1867.	1868.	1869.	1870.	1867.	1868.	1869.	1870.	1867.	1868.	1869.	1870.
Matériel de ferme.........	260	222	179	154	1,796	2,508	2,357	2,607	214	239	173	168
Produits forestiers........	298,225	279,508	258,978	284,182	548,529	594,426	590,385	673,827	351,445	376,931	315,246	437,722
Articles pour fabrication..	103,950	160,516	202,764	180,578	99,797	103,968	103,146	109,532	8,176	13,545	12,091	13,772
Marchandises	156,686	174,212	200,528	198,494	51,133	48,789	53,710	41,549	31,787	46,011	54,340	48,381
Légumes................	341,975	493,873	503,869	596,749	84,300	81,927	86,067	127,390	5,667	9,165	10,990	6,655
Autres produits agricoles..	15,156	27,303	28,432	14,681	50,756	31,328	24,703	42,031	13,141	9,662	5,876	11,798
Tonnage total.......	916,252	1,135,634	1,194,750	1,274,838	836,311	862,946	860,368	996,936	410,430	455,553	400,788	518,496
Passagers	7,173	7,536	6,611	9,934	35,148	47,346	46,754	50,671	1,747	1,969	2,144	2,013
Nombre des navires et bateaux de toutes sortes...		6,157	6,069	6,740	11,832	12,509	12,348	13,572	5,228	5,497	5,445	6,611
Tonnage total des navires et bat. de toutes sortes.	993,938	1,240,366	1,267,451	1,356,817	1,122,916	1,176,466	1,174,650	1,344,102	418,644	425,465	429,648	543,220

Canal Welland.		Canaux du St. Laurent.		Canal Chambly.	
Le percentage de l'augmentation de 1870 sur 1869 est de	Le percentage de l'augmentation de 1870 sur 1867 est de	Le percentage de l'augmentation de 1870 sur 1869 est de	Le percentage de l'augmentation de 1870 sur 1867 est de	Le percentage de l'augmentation de 1870 sur 1869 est de	Le percentage de l'augmentation de 1870 sur 1867 est de
[A] 6.70	39.12.	15.87.	19.20.	29.36.	26.32.

[A] Ce tableau de percentage s'applique à la première ligne des totaux indiquant le mouvement des articles.

No. 12.—*Fin.*

Marchandises, Denrées et Articles.	Canal de la Baie Burlington.				Ecluse Ste. Anne.				Canaux d'Ottawa et Rideau et leurs Ecluses.			
	1867.	1868.	1869.	1870.	1867.	1868.	1869.	1870.	1867.	1868.	1869.	1870.
Matériel de ferme........	36	37	53	12	443	635	649	727	14	41	14	30
Produits forestiers........	40,310	36,337	27,744	25,733	318,201	348,797	350,101	463,323	427,990	478,466	459,821	585,340
Articles pour fabrication..	31,633	21,177	29,231	24,916	11,352	10,504	10,191	9,807	20,035	18,024	16,517	17,535
Marchandises............	42,775	37,463	32,306	8,384	7,164	8,107	8,476	4,757	13,059	18,846	15,918	10,397
Légumes................	40,883	29,941	39,880	51,780	4,172	3,222	3,965	3,652	6,137	3,390	6,059	5,947
Autres produits agricoles..	17,347	13,882	2,460	10,687	8,107	2,318	2,789	1,072	3,007	1,796	4,506	1,296
Tonnage total.......	172,384	138,837	121,674	121,512	343,139	373,583	376,162	483,338	470,242	520,563	502,835	620,565
Passagers.............No.	9,951	16,555	20,428	15,052	20,796	26,436	22,264	32,496	2,325	2,222	2,102	1,959
Nombre des navires et bateaux de toutes sortes...	1,661	1,627	1,471	1,546	6,676	6,765	6,545	7,356	9,014	9,442	8,971	9,700
Tonnage total des navires et bateaux de toutes sortes.	282,718	264,532	251,709	270,530	450,942	474,944	479,162	554,879	574,614	604,237	605,088	672,674

Canal de la Baie Burlington.		Ecluse Ste. Anne.		Canaux d'Ottawa et Rideau et leurs Ecluses.	
Le percentage de la diminution de 1870 comparée à 1869 est de	Le percentage de la diminution de 1870 comparée à 1867 est de	Le percentage de l'augmentation de 1870 sur 1869 est de	Le percentage de l'augmentation de 1870 sur 1867 est de	Le percentage de la diminution de 1870 comparée à 1869 est de	Le percentage de la diminution de 1870 comparée à 1867 est de
[A] 0.14.	29.52.	28.49.	40.50.	23.41.	31.96.

(A) Ce tableau de percentage s'applique à la première ligne des totaux indiquant le mouvement des articles.
L'augmentation moyenne du mouvement des articles sur les six Canaux en 1870, comparée à celle de 1869, est de 16.48 pour cent.
L'augmentation moyenne du mouvement des articles sur les six Canaux en 1870, comparée à celle de 1867, est de 27.85 pour cent.

Département du Revenu de l'Intérieur
Ottawa, décembre 1870.

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

No. 13.—TABLEAU du Nombre et du Tonnage des Navires de toutes espèces
saison de la navigation de l'année

Navires du Canada.											
Navires à voiles.						Navires à vapeur.					
Tonnage.	No.	Total du tonnage.	Tonnage.	No.	Total du tonnage.	Tonnage.	No.	Total du tonnage.	Tonnage.	No.	Total du tonnage.
3	3	9	Report ..	1,128	96,204	6	1	6	Report ..	98	2,912
4	2	8	215	6	1,290	7	2	14	72	2	144
8	62	496	220	6	1,320	8	5	40	75	1	75
10	4	40	225	7	1,575	9	2	18	80	4	320
12	6	72	230	5	1,150	10	4	40	81	1	81
15	7	105	235	4	1,340	11	5	55	84	1	84
16	14	224	240	1	240	12	5	60	88	1	88
20	27	540	245	3	735	14	2	28	93	1	93
25	19	475	250	6	1,500	15	2	30	99	1	99
30	18	540	255	4	1,020	17	2	34	103	1	103
35	27	945	260	3	780	18	4	72	104	1	104
40	31	1,240	265	6	1,590	19	1	19	105	1	105
45	19	855	270	2	540	20	3	60	113	1	113
50	29	1,450	275	3	825	22	5	110	114	1	114
55	16	880	280	4	1,120	23	6	138	115	1	115
60	34	2,040	285	4	1,140	24	2	48	117	1	117
65	26	1,510	290	5	1,450	25	1	25	125	2	250
70	54	3,780	295	7	2,065	26	1	26	126	2	252
75	63	4,725	300	3	900	27	1	27	128	2	256
80	45	3,600	305	3	915	28	3	84	140	2	280
85	29	2,365	310	2	620	29	2	58	151	1	151
90	64	5,760	315	3	945	33	2	66	160	1	160
95	93	8,835	320	7	2,240	34	1	34	174	2	348
100	74	7,400	325	1	325	35	1	35	176	1	176
105	75	7,875	330	1	330	37	4	148	184	1	184
110	39	4,290	335	1	335	39	1	39	186	1	186
115	30	3,450	340	2	680	40	3	120	207	1	207
120	32	3,840	345	6	2,070	42	1	42	219	1	219
125	16	2,000	350	3	1,050	43	1	43	220	1	220
130	18	2,340	355	6	2,130	44	2	88	223	1	223
135	19	2,565	360	4	1,440	45	1	45	236	1	236
140	15	2,100	365	1	365	46	4	184	250	1	250
145	16	2,320	370	1	370	47	1	47	260	1	260
150	10	1,500	375	2	750	48	1	48	262	1	262
155	12	1,850	384	3	1,152	51	1	51	277	2	554
160	20	3,200	390	1	390	52	3	156	285	1	285
165	11	1,815	400	1	400	56	1	56	286	1	286
170	2	340	548	1	548	58	1	58	295	1	295
175	7	1,225				63	2	126	307	2	614
180	12	2,160				64	1	64	336	1	336
185	7	1,295				65	1	65	360	1	360
190	3	570				66	2	132			
195	12	2,340				67	1	67			
200	3	600				68	2	136			
205	1	205				70	1	70			
210	2	420									
A report'r	1,128	96,204	Totaux.	1,256	133,829	A report'r	98	2,912	Totaux.	149	11,517

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,

OTTAWA, décembre 1870.

employés dans le commerce de transport sur les canaux du Canada, pendant la fiscale expirée le 30 juin 1870.

Navires des États-Unis.								
Vaisseaux à voiles.						Navires à vapeur.		
Tonnage.	No.	Total du tonnage.	Tonnage.	No.	Total du tonnage.	Tonnage.	No.	Total du tonnage
6	1	6	Report.	405	36,693	9	1	9
10	1	10	230	7	1,610	11	1	11
11	2	22	235	5	1,175	18	2	36
15	3	45	240	7	1,680	21	2	42
20	4	80	245	3	735	25	1	25
25	1	25	250	3	750	35	1	35
30	1	30	255	4	1,020	36	1	36
35	1	35	260	5	1,300	38	1	38
40	2	80	265	6	1,590	43	1	43
45	6	270	270	9	2,430	56	1	56
50	7	350	275	9	2,475	63	1	63
55	11	605	280	6	1,680	64	1	64
60	34	2,040	285	4	1,140	66	1	66
65	64	4,160	290	8	2,320	76	1	76
70	76	5,320	295	12	3,540	113	1	113
75	64	4,800	300	9	2,700	153	1	153
80	25	2,000	305	4	1,220	166	2	332
85	6	510	310	10	3,100	203	1	203
90	5	450	315	8	2,520	208	1	208
95	1	95	320	7	2,240	209	1	209
100	1	100	325	7	2,275	213	1	213
105	2	210	330	4	1,320	217	2	434
110	2	220	335	5	1,675	241	1	241
115	2	230	340	2	680	271	1	271
120	2	240	345	4	1,380	298	1	298
125	5	625	350	3	1,050	318	1	318
130	2	260	355	1	355	327	1	327
135	2	270	360	......	....	413	1	413
140	1	140	375	1	375	419	1	419
145	1	145				428	3	1,284
150	6	900				431	2	862
155	1	155				432	1	432
160	2	320				435	1	435
165	4	660				436	1	436
170	3	510				437	1	437
175	3	525				440	3	1,320
180	1	180				446	1	446
185	3	555				447	1	447
190	4	760				460	1	460
195	3	585				461	2	922
200	3	600				466	2	932
205	7	1,435				467	1	467
210	8	1,080				479	1	479
215	10	2,150				504	2	504
220	4	880						
225	9	2,025						
A reporter..	406	36,693	Totaux.	559	81,028		56	14,615

THOMAS WORTHINGTON.

Commissaire du evenu de l Intérieur.

No. 14.—TABLEAU en six classes, indiquant le nombre et le tonnage moyen
canaux du Canada, pendant la saison de la navigation

NOMBRE ET TONNAGE MOYEN DES

NAVIRES DU CANADA.

Classe	Navires à voiless.	No.	Tonnage.	Classe	Navires à vapeur.	No.	Tonnage.
1	250 à 548 tonneaux	96	29,985	1	250 à 360 tonneaux.......	12	3,502
2	200 à 250 do	38	8,875	2	200 à 250 do	5	1,105
3	150 à 200 do	96	16,295	3	150 à 200 do	7	1,205
4	100 à 150 do	334	38,180	4	100 à 150 do	15	1,809
5	50 à 100 do	453	34,945	5	50 à 100 do	28	1,965
6	Au-dessous de 50 tonneaux.	239	5,549	6	Au-dessous de 50 tonneaux.	82	1,931
	Totaux....	1,256	133,829		Totaux....	149	11,517

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

de toute espèce de vaisseaux employés dans le commerce de transport sur les
de l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

VAISSEAUX, DIVISÉS EN SIX CLASSES.

NAVIRES DES ETATS-UNIS.

Classe	Navires à vapeur.	No.	Tonnage.	Classe	Navires à vapeur.	No.	Tonnage.
1	250 à 375 tonneaux	131	39,135	1	250 à 504 tonneaux	29	11,909
2	200 à 250 do	63	13,370	2	200 à 250 do	7	1,508
3	150 à 200 do	30	5,150	3	150 à 200 do	3	485
4	100 à 150 do	20	2,440	4	100 à 150 do	1	113
5	50 à 100 do	293	20,330	5	50 à 100 do	5	325
6	Au-dessous de 50 tonneaux.	22	603	6	Au-dessous de 50 tonneaux.	11	275
	Totaux...	559	81,028		Totaux...	56	14,615

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

No. 15.—Etat Comparatif indiquant la quantité de chaque articles transportés 30 juin de chaque année, et le

Articles.	1869.		1870.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Pommes, oignons et autres végétaux	12,038	1,537 14	12,460	1,414 95
Alcalis (potasse et perlasse)	4,299	597 37	3,632	515 76
Lard séché	417	68 87	2,588	365 46
Ecorse	436	27 85	472	37 45
Orge et farine d'orge	44,813	5,402 03	58,041	7,659 16
Bœuf	449	76 18	89	17 55
Bière, cidre et vinaigre	1,950	192 39	1,795	175 10
Cire d'abeilles et biscuits	39	2 51	49	7 97
Son et provisons de bord	1,365	216 53	1,763	213 73
Briques, chaux et sables	13,877	839 60	10,636	760 22
Beurre	1,634	257 97	2,446	385 59
Charrettes et voitures	405	51 79	330	38 02
Bestiaux	1,625	134 16	1,884	133 79
Ciment et chaux hydraulique	8,983	1,404 56	3,783	469 62
Craie et blanc de céruse	577	137 52	653	125 93
Charbon de bois	....	....	20	4 70
Fromage	2,804	523 02	3,162	610 38
Argile	1,236	107 35	1,634	122 32
Trèfles et autres graines	1,495	331 98	504	114 70
Charbon	204,897	26,574 33	148,258	22,986 36
Café	285	64 97	175	45 21
Couperose	151	10 39	98	9 22
Blé-d'inde et farine de blé-d'inde	125,872	24,332 11	85,242	16,747 92
Teintures et matières tinctoriales	652	112 65	1,257	291 81
Poisson	8,203	1,053 40	8,655	1,095 01
Lin et graine de lin	138	16 00	1,798	99 48
Fleur	105,814	16,641 23	119,765	17,430 31
Meules et bagages	5,017	1,074 59	3,897	781 63
Gypse	3,290	270 94	4,516	349 06
Jambons	138	30 48	398	55 69
Chanvre	45	6 30	14	1 95
Côtés de cuir et peaux crues	1,122	231 93	1,065	244 40
Porcs	402	34 10	183	16 00
Cornes, sabots et os	512	59 23	313	31 34
Chevaux	652	84 39	974	109 69
Glace	8,080	413 50	....	....
Fer—fonte cassée	24	2 60	88	11 92
" en morceaux et en gueuse	54,703	6,820 87	67,713	8,634 68
" pour chemin de fer	70,302	13,906 46	69,893	13,194 58
" poëles et autres objets en fonte	5,534	915 82	4,118	751 04
" coffres de sûreté	....	....	....	....
" tout autre non ailleurs désignés	23,589	3,983 97	24,742	3,920 67
Saindoux	131	32 62	186	26 89
Acajoux	33	9 42	64	18 80
Manganèse et engrais	5,757	455 52	3,320	306 48
Manille	1,215	300 15	1,057	223 99
Marbre	3,489	783 99	2,983	594 57
Mélasses	10,709	1,530 25	8,529	1,183 43
Clous	7,335	1,128 55	6,479	1,122 50
Farine d'avoine	950	105 36	1,322	138 95
Huile (de toute sortes)	5,606	978 60	5,540	1,023 69
Tourteaux oléagineux et farine de lin	6	0 45	38	6 19
Totaux à reporter	753,095	113,873 99	679,128	104,625 86

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

sur les Canaux du Canada, durant les années fiscales 1869 et 1870, expirées le montant des péages perçus en provenant.

Articles.	1869.		1870.	
	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Report	753,095	113,873 99	679,128	104,625 86
Minérais (toutes sortes)	74,193	4,679 65	81,222	4,687 40
Tourbe	....	....	252	32 79
Poix, goudron et résine	2,942	434 63	4,259	626 27
Charrues et instruments d'agriculture	893	209 28	1,031	204 14
Lard	4,848	841 63	3,150	526 26
Foin pressé et millet à balais	2,679	267 36	812	123 55
Guenilles, vieux cordages et étoupe	1,425	211 97	1,257	159 06
Coton brut	39	9 79	39	6 38
Seigle et farine de seigle	935	230 36	2,717	549 99
Sel	117,913	20,549 74	114,691	19,198 79
Moutons	737	70 66	657	91 70
Provisions pour navires	82	5 12	13	0 92
Ardoise	298	23 16	325	49 33
Soude	2,866	628 30	4,749	1,043 05
Fiches	320	61 42	711	115 74
Pierre, poterie et verrerie	5,712	1,085 38	5,400	1,030 66
Pierre (toute sorte)	7,192	1,241 14	7,731	1,176 32
Sucre	18,872	3,317 43	12,269	1,674 97
Suif	51	8 33	178	34 41
Ferblanc et acier	3,696	839 96	3,730	894 04
Tabac	359	65 86	385	59 59
Térébenthine	1,170	122 74	752	98 44
Blé	358,185	66,466 75	515,812	93,984 45
Whisky, autres spiritueux et vins	3,153	451 77	3,500	623 16
Blanc de plomb et peintures	1,326	308 56	1,659	403 94
Vitres	2,580	324 42	2,432	333 00
Laine	1,148	290 39	1,288	247 15
Tous autres produits d'agric. non énumérés ailleurs	51,637	8,512 03	57,115	9,177 91
Tous autres effets et marchan. do	34,165	9,849 01	35,710	9,571 20
Bois de construction, etc.				
Sercles de baril	....	....	3,235	768 88
Planches (toutes sortes) et bois scié	1,168,864	46,954 53	1,679,728	65,145 84
Courbes	117	6 59	272	13 52
Barils, vides	2,665	184 24	3,416	267 16
Bois de chauffage	605,472	15,924 99	565,105	15,032 28
Billots de sciage	38,758	1,375 63	25,370	866 00
Bardeaux	251	69 65	1,426	423 56
Douves (toutes espèces)	48,426	3,988 72	28,362	2,118 92
Bois de construction et articles de bois	139,513	11,093 03	165,514	11,932 65
Grands totaux (tonnage des vaisseaux et passagers non compris)	3,456,577	314,578 21	4,015,402	347,919 28
Passagers—Nombre total	100,303	3,770 47	112,123	3,791 20
Vaisseaux—Total du tonnage	4,207,708	49,208 14	4,752,522	55,752 74
Total des péages perçus	....	367,566 82	....	407,463 22
Remis et libres	....	6,257 68	....	37,469,03
Grand total des péages	....	373,814 50	....	444,932 25

THOMAS WORTHINGTON,

Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

No. 16.—ETAT COMPARATIF indiquant les quantités et descriptions des produits du Canada et Américains, séparément, le nombre et le tonnage des vaisseaux, et le nombre de passagers passant dans le canal Welland, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870, et le montant de péage perçu sur chaque.

	Canada.			Américains.		
——	No.	Tonn'x.	Péages.	No.	Tonn'x.	Péages.
			$ cts.			$ cts.
Vaisseaux à vapeur	1,169	104,100	1,449 54	878	271,238	6,666 84
Vaisseaux à voiles et autres	2,657	487,474	10,375 79	2,006	494,305	12,270 26
Total des vaisseaux et péages	3,856	591,574	11,825 33	2,884	765,543	18,937 10

	Canada.		Américains.	
	No.	Péages.	No.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Passagers	3,285	240 79	6,639	481 58

Articles.	Canada.				Américains.			
	Total des tonneaux.	Tonneaux montés.	Tonneaux descendus.	Péages.	Total des tonneaux.	Tonneaux montés.	Tonneaux descendus.	Péages.
				$ cts.				$ cts.
Alcalis (potasse et perlasse)	248	132	152	42 27	75	....	75	18 75
Pommes et autres végétaux	1,240	1,190	50	45 35	235	50	185	58 75
Lard séché	....	....	....	....	....	....	....	....
Ecorce	88	88	....	0 55	....	....	....	....
Orge et farine d'orge	28,458	23,193	5,265	4,994 98	5,543	4,308	1,235	1,108 60
Bœuf	....	....	....	....	2	....	2	0 39
Bière, cidre et vinaigre	71	64	7	17 27	28	21	7	8 40
Cire d'abeilles	....	....	....	....	16	....	16	4 95
Biscuit et craquelins	....	....	....	....	....	....	....	....
Fèves et provisions de bord	644	232	412	59 68	363	....	363	90 75
Briques, chaux et sable	502	129	373	40 97	822	550	272	164 40

Beurre	23	1	22	6 60	7	...	7	2 [illegible]
Charrettes, wagons et traineaux	2	1	1	0 45	53	45	8	15 90
Bestiaux	...	...	...	...	14	14	...	3 39
Ciment et chaux hydraulique	66	...	66	7 03	1,925	1,916	9	385 00
Craie et blanc de céruse	2	2	...	0 45	283	283	...	84 90
Fromage	48	...	48	14 25	303	298	5	90 90
Charbon de bois	1	1	...	0 15	11	11	...	3 30
Argile	2	2	...	0 23	46	41	5	9 20
Trèfle et autres graines	...	...	...	...	407	207	200	101 75
Charbon	363	253	110	72 00	98,109	27,392	70,717	18,786 16
Café	1	...	1	0 30	139	139	...	41 70
Couperose	6	6	...	0 90	4	4	...	1 20
Blé-d'inde et farine de blé-d'inde	...	...	...	...	84,252	834	83,418	16,708 35
Teintures et matières tinctoriales	...	...	...	...	795	794	1	238 38
Poisson	134	133	1	32 35	2,653	2,589	64	663 25
Lin et graine de lin	...	...	...	...	1	...	1	0 13
Fleur	16,555	1,043	15,512	686 75	26,186	4	26,182	6,546 50
Meubles et bagages	35	32	3	3 60	1,285	1,182	103	385 50
Gypse	3,171	51	3,120	288 19	42	42	...	9 50
Jambons	1	...	1	0 18	38	...	38	9 50
Chanvre	...	...	...	...	2	1	1	0 45
Côtés de cuir et peaux crues	5	...	5	1 50	545	50	495	163 50
Porcs	...	...	...	...	...	...	...	...
Cornes, sabots et os	...	...	...	...	8	8	...	2 01
Chevaux	12	2	10	3 20	125	85	40	31 25
Glace	...	...	...	...	...	...	...	...
Fer—fonte cassée	...	...	...	...	...	...	...	...
" en morceaux et en gueuses	1,983	1,981	2	2,103 41	9,737	9,249	488	194 74
" pour chemins de fer	204	204	...	4,020	59,906	59,904	2	11,981 20
" poëles et autres objets en fonte	108	105	3	24 76	1,880	1,812	68	470 00
" tout autre non ailleurs désigné	371	368	3	7 37	6,354	6,046	308	1,588 50
" coffres de sûreté	...	...	...	...	...	...	...	...
Saindoux	2	...	2	0 47	69	...	69	17 25
Saindoux et autres huiles	96	93	3	10 21	3,001	1,917	1,084	739 25
Manille	240	240	...	39 75	532	531	1	159 60
Engrais	150	...	150	11 15	39	30	9	7 80
Marbre	39	39	...	9 08	1,881	1,881	...	470 25
Mélasse	43	43	...	40 40	549	549	...	134 70
Clous	642	641	1	19,708	824	341	483	206 00
Avoine et autres farines	67	...	67	11 13	8	4	4	2 00
Tourteaux oléagineux	...	...	...	...	...	...	...	...
Minerais de cuivre et de plomb, etc	2,344	...	2,344	468 80	...	...	...	...
Minerai de fer	12,037	12,037	...	602 03	52,953	45,202	7,751	2,647 65
Tourbes	124	...	124	26 01	...	...	...	...
Poix, goudron et résine	37	27	10	5 02	827	827	...	248 10
Charrues et ustensiles d'agriculture	...	...	...	...	535	532	3	160 34
Lard	102	...	102	25 65	958	...	958	239 50
Foin pressé et millet à balais	...	...	...	...	76	...	76	19 05
Guenilles, vieux cordage et étoupe	120	115	5	8 93	229	85	144	45 80

No. 16.—TABLEAU comparatif, indiquant les quantités relatives, l'espèce, etc.—*Fin.*

Articles.	Canada.				Américains.			
	Total des tonneaux.	Tonneaux montés.	Tonneaux descendus.	Péages.	Total des tonneaux.	Tonneaux montés.	Tonneaux descendus.	Péages.
				$ cts.				$ cts.
Coton brut					30	26	4	4 58
Seigle et farine de seigle					1,036	279	757	258 89
Sel	585	489	96	58 73	82,704	82,635	69	16,540 80
Moutons					3	3		0 75
Provisions de bord	2		2	0 23				
Ardoise	131	131		26 20				
Cendre de soude	1,520	1,520		276 62	958	958		287 40
Fiches	22	22		4 74	329	325	4	82 25
Pierre, verrerie et poterie	368	368		91 86	893	762	131	267 90
Pierre de toutes sortes	1,373	993	380	217 84	2,911	225	2,686	640 42
Sucre	633	632	1	128 16	1,395	1,395		418 50
Suif	6		6	0 76	68	50	18	17 00
Ferblanc et acier	111	111		21 58	1,668	1,663	5	500 40
Tabac, non-fabriqué	12	12		2 90	54	54		13 50
Térébenthine					9	9		2 70
Blé	38,111	3,369	34,742	5,304 99	394,051	44	394,007	78,810 20
Whiskey et autres spiritueux et vins	344	148	196	93 07	666	372	294	199 80
Blanc de plomb et autres peintures	30	30		7 40	1,078	1,042	36	323 40
Vitres	221	221		50 79	81	81		20 25
Laine	13		13	0 34	571		571	171 30
Tous produits agricoles non ailleurs désignés	7,530	114	7,416	1,822 18	3,001	54	2,947	750 25
Toutes autres marchandises do	1,271	952	319	1,509 92	11,335	10,850	485	4,741 50
Barils, vides	200	189	11	20 27	249	42	207	49 80
Courbes	18		18	3 50	10		10	2 65
Flottes	771		771	16 90				
Bois de chauffage	134,376	549	133,827	5,904 40	156	156		93 60
Acajou					63	63		18 75
Mâts et espars, en vaisseaux	238		238	21 95				
do en radeaux								
Liens pour chemins de fer, en vaisseaux	176		176	7 97				
do do en radeaux	267		267	52 65				
Planches et autres bois scié, en vaisseaux	19,376	4,207	15,169	3,022 15	61,455		61,455	11,061 90
do do en radeaux	381		381	21 38				
Bois carré, en vaisseaux	26,303		26,303	3,937 64	19,718		19,718	2,982 00
do en radeaux	602		602	33 05	10		10	2 25

Matériaux pour wagons, articles en bois et bois en partie ouvré	93	13	80	5 34	3,592	427	3,165	1,036 30
Piquets et perches pour clôtures, en vaisseaux	1	...	1	0 25	...	...	...	...
do do do do	...	...	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	7,098	234	6,864	245 22	...	...	...	...
Douves et fonds (barils)	1,160	...	1,160	75 25	352	...	352	57 60
do do (pipes)	4,337	...	4,337	808 72	28	...	28	5 25
do do (Indes Occid.)	3,093	...	3,093	301 10	401	...	401	75 00
Traverses	72	...	72	6 23	...	...	...	...
Totaux nets des péages	321,268	56,752	264,516	34,051 03	953,550	271,293	682,257	184,507 96
Passés francs (fer, sel, etc.), par Ordre en Conseil	37,138	37,138	...	...	...	...	...	...
Fret brut passé sur le canal	358,406	93,890	264,516	...	953,550	271,293	682,257	...

NOTE.—Les passagers sont représentés en deux classes, ceux des ports d'Amérique et ceux des ports du Canada.

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenue de l'Intérieur.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

No. 17.—**Etat Comparatif** indiquant les quantités et descriptions des produits du Canada et Américains, séparément, le nombre et le tonnage des vaisseaux, et le nombre de passagers passant dans les canaux du St. Laurent durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870, et le montant de péages perçus sur chaque.

	Canada.			Américains.		
	No.	Tonneaux.	Péages.	No.	Tonneaux.	Péages.
			$ cts.			$ cts.
Vaisseaux à vapeur	3,035	293,193	3,508 15	239	7,120	64 35
Vaisseaux à voiles et autres	9,922	1,028,399	7,436 52	376	25,390	100 88
Total des vaisseaux et péages	12,957	1,321,592	10,944 67	618	32,510	165 23

	Canada.		Américains.	
	No.	Péages.	No.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Passagers	49,856	2,746 88	215	8 50

Articles.	Canada.				Americains.			
	Total des tonneaux.	Tonneaux montés.	Tonneaux descendus.	Péages.	Total des tonneaux.	Tonneaux montés.	Tonneaux descendus.	Péages.
				$ cts.				$ cts.
Alcalis (potasse et perlasse)	2,162	18	2,144	376 40	8	8	....	1 60
Pommes et autres végétaux	3,550	10	3,540	675 40	39	19	20	7 80
Lard séché	1,333	18	1,315	265 00	....	....	....	....
Ecorce	85	....	85	17 00	....	....	....	....
Orge et farine d'orge	5,084	306	4,778	271 77	95	95	....	14 65
Bœuf	85	....	85	17 00	....	....	....	....
Bière, cidre et vinaigre	484	400	84	62 98	4	....	4	1 00
Cire d'abeille	1	....	1	0 25	....	....	....	....
Biscuit et craquelins	21	21	....	2 11	....	....	....	....
Fèves et provisions de bord	499	43	456	43 91	....	....	....	....
Briques, chaux et sable	4,627	4,053	574	220 92	....	....	....	....

Beurre	1,407	43	1,364	287 08	7	7		1 75
Charrettes, wagons et traineaux	134	82	52	12 27				
Bestiaux	1,396	114	1,282	106 15				
Ciment et chaux hydraulique	727	635	92	39 24				
Craie et blanc de céruse	279	279		34 78				
Fromage	1,577	13	1,564	385 78				
Charbon de bois	8	4	4	1 25				
Argile	594	581	13	24 25	169		169	25 35
Trèfle et autre graines	85	23	62	12 35				
Charbon	12,982	12,603	379	473 25	155		155	23 25
Café	10	10		0 64				
Couperose	33	30	3	3 93				
Blé-d'inde et farine de blé-d'inde	390	87	303	11 38	84		84	12 60
Teintures et matières tinctoriales	135	134	1	12 00				
Poisson	2,626	2,529	97	231 55				
Lin et graine de lin	1,781	1,781		97 05	10	4	6	2 00
Fleur	52,899	1,128	51,771	8,293 40	4		4	0 80
Meubles et baggages	1,914	847	1,067	342 84	4	3	1	1 00
Gypse	1,051	1,014	37	41 00				
Jambons	151	4	147	29 55				
Chanvre	12	9	3	1 50				
Côtés de cuir et peaux crues	261	8	253	58 48				
Porcs	139		139	13 80				
Cornes, sabots et os	160	1	159	11 35	3	3		60
Chevaux	546	149	397	60 03				
Glace								
Fer—fonte cassée	76	66	10	11 11				
" en morceaux et en gueuses	45,018	44,660	358	5,701 61	1	1		0 15
" pour chemins de fer	7,175	7,175		1,017 28				
" poëles et autres objets en fonte	1,085	832	253	183 31				
" tout autre non ailleurs désigné	10,139	10,058	81	1,786 05				
" coffres de sûreté								
Saindoux								
Saindoux et autres huiles	1,432	1,053	379	201 40	10		10	2 00
Manille	97	94	3	13 27				
Engrais	800	381	419	56 68				
Mélasses	1,934	1,906	28	160 97				
Marbres	432	431	1	34 80				
Clous	2,987	2,945	42	568 50	9		9	1 80
Avoine et autre farine	508	53	455	76 00				
Tourteaux oléagineux	31	29	2	5 75				
Minerais de cuivre et de plomb	2,596	10	2,586	389 29				
Minerai de fer	170	170		8 00				
Tourbes								
Poix, goudron et résine	1,541	1,413	128	118 38				
Charrues et ustensiles d'agriculture	222	183	39	21 67	5	5		1 25
Lard	1,212	180	1,032	203 35	1		1	0 20
Foin pressé et millet à balais	688	670	18	100 60				
Guenilles, vieux cordage et étoupe	877	808	69	96 28	2		2	0 50

No. 17.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité relative et espèce, etc.—*Suite.*

Articles.	Canada. Total des tonneaux.	Canada. Tonneaux montés.	Canada. Tonneaux descendus.	Canada. Péages.	Americains. Total des tonneaux.	Americains. Tonneaux montés.	Americains. Tonneaux descendus.	Americains. Péages.
				$ cts.				$ cts.
Coton brut	9		9	1 30				
Seigle et farine de seigle	1,355		1,355	273 70				
Sel	16,721	16,442	279	1,903 84	64		64	9 60
Moutons	526	4	522	84 55				
Provisions de bord	4	4		0 25				
Ardoise	157	157		20 86				
Cendre de soude	1,845	1,837	8	438 51				
Fiches	189	189		35 70				
Pierre, verrerie et poterie	2,501	2,184	317	531 89				
Pierre de toute sortes	2,918	514	2,404	231 02	1		1	0 20
Sucre	4,966	4,886	80	716 38	3		3	0 75
Suif	76		76	14 45				
Ferblanc et acier	1,262	1,247	15	307 88				
Tabac, non fabriqué	200	61	139	30 85				
Térebenthine	153	153		9 97				
Blé	62,431	3,042	59,389	8,684 54	132		132	19 80
Whiskey et autres spiritueux et vins	1,462	983	479	254 14				
Blanc de plomb et autres peintures	324	312	12	48 95				
Vitres	1,193	1,156	37	206 43				
Laine	82	66	16	10 86				
Tous produits agricoles non ailleurs désignés	32,873	2,621	30,252	5,210 73	242	169	73	48 40
Toutes autres marchandises do	10,417	8,055	2,362	2,214 24	66	22	44	19 80
Barils vides	2,145	1,637	508	140 81	2	2		0 40
Courbes	100		100	2 00				
Flottes	6,368		6,368	111 44				
Bois de chauffage	182,269	3,708	178,561	5,236 29				
Acajou								
Mâts et espars, en vaisseaux								
do en radeaux	19,996		19,996	499 15				
Liens pour chemins de fer, en vaisseaux								
do do en radeaux								
Planches et autres bois scié, en vaisseaux	396,977	7,030	389,947	9,741 34	94	94		8 46
do do en radeaux	19,728	184	19,544	887 73				
Bois carré, en vaisseaux	1,747	385	1,362	74 95				
do do en radeaux	19,512	110	19,402	487 80				

Matér. pour wagons, artic. en bois et bois en partie ouvré	714	157	557	15,448	1	1	....	0 4[illegible]
Piquets et perches pour clôtures, en vaisseaux	....	....	....	....	....	....	....	....
do .... do en radeaux	....	....	....	....	....	....	....	....
Billots de sciage	4,196	50	4,146	96 72	....	....	....	....
Douves et fonds (barils)	8,827	1,503	7,324	473 46	....	....	....	....
do (pipes)	24	....	24	4 00	....	....	....	....
do (Indes Occident.)	701	....	701	104 48	....	....	....	....
Traverses	12,505	....	12,505	32 56	....	....	....	....
Totaux nets, péages	995,721	158,771	836,950	62,620 15	1,215	433	782	206 11
Passés francs., (blé, fleur, etc., tel que par Or. en Conseil)	218,131	19,702	198,429	....	....	....	....	....
Fret brut passé sur les canaux	1,213,852	178,473	1,035,379	....	1,215	433	782	....

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, décembre 1870.

No. 18.—Etat indiquant le revenu brut et net provenant des péages des canaux du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1870, comparé avec celui des cinq années précédentes expirées le 30 juin de chaque année.

	Années.					
	1865.	1866.	1867.	1868.	1869.	1870.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Montant brut des péages	282,757 12	318,954 74	336,205 37	380,207 90	390,482 10	444,932 25
Remis et libres	1,723 06	14,602 53	16,562 17	14,431 58	22,925 28	37,469 03
Péages nets perçus	281,034 06	304,352 21	319,643 10	365,776 32	367,556 82	407,463 22
Frais de perception (*)	98,858 42	129,537 31	130,985 08	125,297 97	138,441 90	122,471 36
Revenu net des péages (dépenses incidentes et réparations comprises).	182,175 64	174,814 90	188,658 62	240,478 35	229,114 92	284,991 36

* Ceci comprend les dépenses se rattachant aux éclusiers et maîtres, ainsi qu'aux percepteurs des péages.

THOS. WORTHINGTON,

Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

Département du Revenu de l'Intérieur,
Ottawa, décembre 1870.

No. 19.—Etat du revenu provenant des canaux, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

Canaux.	Péages bruts.	Déduction libre et refondue.	Péages net	Ajoutez.		Total.
				Amendes, dommages, etc.	Quaiage, emmagasinage, etc.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Welland	255,878 79	5,835 40	250,043 39	896 29	4,021 44	254,961 12
St. Laurent	108,167 35	31,475 81	76,691 54	1,488 85	8,112 12	86,292 51
Chambly (et St. Ours)	41,790 81	....	41,790 81	18 32	26 67	41,835 80
Baie de Burlington	8,459 79	....	8,459 79	....	....	8,459 79
Ottawa et Rideau	20,653 09	201 36	20,451 73	....	366 53	20,818 26
Ecluse Ste. Anne	10,049 51	....	10,049 51	....	....	10,049 51
	444,999 34	37,512 57	407,486 77	2,403 46	12,526 76	422,416 99

Erratum.—Tableau 3. Canal de Chambly, page 49, *pour* péages $41,791 04, *lisez* péages $41,790 81.
,, 4. Ottawa et Rideau, page 61, *pour* $20,427 95, Libre $157 82, *lisez* péages $20,451 73, Libre $201 36.

Note.—Le compte des amendes, confiscations, quaiage, etc., n'a pas été tenu par ce département durant l'année que ces états embrassent, et le règlement final de ces comptes (et de ceux des loyers de pouvoirs d'eau) par le département, depuis que les états Nos. 1 à 6, inclusivement ont été imprimés, a en quelque sorte changé le résultat des chiffres de ces états, et pour le connaître, les errata suivants sont nécessaires.

Tableau 1. Canal Welland, page 41, *pour* remisage, loyers, quaiage, etc., $10,633 93, *lisez* $4,917 73.
,, 2. St. Laurent ,, 45 ,, ,, ,, 7,489 30, ,, 9,600 97.
,, 6. Ottawa et Rideau ,, 61 ,, ,, ,, 245 53, ,, 366 53.

TABLEAU du bois de construction mesuré, inspecté et compté par le bureau des inspecteurs-mesureurs au port de Québec, durant l'année fiscale expirée le 30 Juin 1870.

No. de Pièces.	Description du bois.	Mesuré, inspecté, etc.	Tonnes de 40 pieds cubes.	Taux.	Total émis.
				cts.	$ cts.
1,711	Pin blanc dégrossi........	Mesuré	2,398 04		
2	Pin rouge do	,, ...	8 35		
5	Tilleul do	,, ...	6 22		
			2,413 21	@ 7	168 95
31,750	Pin blanc dégrossi........	Ligné	45,155 08		
401	Chêne do	,, ...	301 23		
8	Frêne do	,, ...	10 30		
11	Bois blanc do	,, ...	29 26		
12	Tilleul do	,, ...	12 13		
7,067	Noyer noir do	,, ...	6,413 14		
137	Noyer dur do	,, ...	108 13		
151	Cerisier do	,, ...	141 06		
25	Noyer tendre do	,, ...	22 27		
13	Merisier do	,, ...	9 06		
12	Pin rouge do	,, ...	32 04		
			52,236 10	$8\frac{1}{2}$	4,440 08
254,053	Pin blanc	Mesuré	361,894 20		
261	Tilleul................	,, ...	309 01		
33	Noyer tendre.............	,, ...	26 17		
			362,229 38	$4\frac{7}{12}$	16,602 21
70,111	Pin rouge................	Mesuré	68,494 02		
32,718	Chêne	,, ...	50,150 10		
39,371	Orme	,, ...	43,149 39		
7,102	Frêne	,, ...	7,674 01		
9,709	Epinette rouge	,, ...	6,121 32		
940	Bouleau..................	,, ...	518 37		
41	Erable	,, ...	47 34		
365	Pruche	,, ...	403 39		
16	Epinette blanc	,, ...	16 17		
10	Noyer	,, ...	14 21		
922	Noyer dur	,, ...	1,486 33		
67	Bois blanc	,, ...	128 06		
43	Serisier	,, ...	32 23		
3	Noyer tendre.............	,, ...	2 16		
2	Etre	,, ...	2 19		
			178,244 09	$6\frac{1}{4}$	11,140 27
2,080	Pin blanc	Mesuré à l'état de chargement...........	2,658 12	$8\frac{23}{24}$	238 14
4	Pin rouge	,,	4 29	$10\frac{5}{12}$	0 52
10	Orme.....................	,, ..	10 23		
29	Frêne....................	,, ..	35 39		
6	Epinette rouge...........	,, ..	4 37		
21,969	Bouleau	Inspecté............	9,377 06		
			9,428 25	$11\frac{7}{8}$	1,119 65
	A reporter......	....	....	....	33,709 82

TABLEAU du bois de construction, mesuré, inspecté et compté au bureau des inspecteurs-mesureurs du bois au port de Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.—*Suite.*

No. de pièces.	Description du bois.	Mesuré, inspecté, etc.	Tonnes de 40 pieds cubes.	Taux de bureau.	Total de l'augmentation.
					$ cts.
	Report				33,709 82
			Pièces.	cts.	
19	Mâts de pin dégrossis	Mesuré	19 à 24 pouces cha.	65	12 35
37	"	"	24 au-dessus "	76⅔	28 37
324	Espars de pin rouge	"	12 à 19 pouces "	43⅓	140 40
7	"	"	19 à 24 pouces "	65	4 55
4	Espars d'épinette blanche	"	12 à 19 pouces "	43⅓	1 74
1,608,375	Madriers de pin	Inspecté par 100 étal	1,818,839 10	56⅔	10,306 76
936,863	Madriers d'épin. blanche	" "	901,976 46	56⅔	5,111 20
177,462	Planche de pin	" par 100 pièces		40	709 85
101,749	" d'épinette blanche	" "		40	407 00
4,844	Madriers de pin rouge	" par 100 étal	5,465 35	56⅔	30 97
2,106,576	" de pin	Compté "	2,530,157 18	11⅔	2,951 85
176,987	" d'épinette blanche	" "	175,126 39	11⅔	204 31
118,881	Planche de pin	" par 100 pièces		5	59 44
3,287	" d'épinette blanche	" "		5	1 65
23,926	Planche	" "		5	11 97
85,353	"	Inspecté "		40	341 42
1,255,459	Douves étalonées	" par mille	1,263.6.3 16	2 90	3,664 70
4,066,912	" des Indes Occident.	" "	3,389.0.3 22	1 26⅔	4,292 85
8,025	" à baril	" "	6.6.3 15	90	6 02
1,263	Corde de bois à latte	" par corde		23⅓	421 00
23,409	Rames	Compté par 100 pièces.		23⅓	54 62
		Pour fractions			2 44
		Total			62,475 28

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du revenu de l'intérieur.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, Décembre 1870.

ÉTAT du bois mesuré, inspecté et compté au port de Montréal, pour l'année fiscale finissant le 30 juin 1870.

No. des pièces.	Description du bois.	Mesuré, inspecté, etc.	Tonnes étaloné de 40 pieds cube.	Taux.	Total de l'augmentation.
				cts.	$ cts.
4,253		Mesuré..............	5,334 20	@ 7	373 42
21,775	Pin blanc...............	"	21,408 07		
154	Tilleul,.................	"	125 29		
18	Noyer tendre...........	"	10 05		
3,534	Bois en grume	"	1,229 00		
			22,773 01	$4\frac{7}{12}$	1,043 70
433	Frêne	"	374 23		
35	Etre	"	24 37		
96	Bouleau..................	"	76 09		
844	Orme.....................	"	715 09		
10	Bois blanc	"	6 09		
1,377	Pruche	"	1,515 17		
127	Erable	"	114 28		
313	Chêne	"	305 11		
27	Pin blanc................	"	20 21		
36	Epinette blanche.........	"	23 07		
1,504	Epinette rouge...........	"	1,044 38		
9	Sapin....................	"	8 18		
91	Noyer dur................	"	87 15		
			4,316 33	$6\frac{1}{4}$	269 81
1,363	Pin blanc dégrossi........	Ligné................	1,551 10	$8\frac{1}{2}$	131 85
25,211	Bois équarri sur deux faces et en grume............	....	772,314, par 1,000 p.	80	617 86
47,508	Planches (par 1,000 pieds)	....	657,137 pieds.	40	262 85
20,588	do (22,017 pieds).....	....	par 100 pièces.	40	82 36
2,266	Douves étalonées.........	....	2.2.0.17 M.	2 90	6 43
115,424	do Indes Occidentales	....	95.8.2.17 M.	1 $26\frac{3}{8}$	121 87
	Fractions...........	....	....	....	4 28
	Total...........	....	....	....	2,914 43

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

DÉPARTEMENT DU REVENU L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 9 décembre 1870.

TABLEAU du bois de construction, mesuré, inspecté et compté, au port de Sorel, durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870. F. X. Belland, sous-surintendant des inspecteurs-mesureurs de bois,

No. de pièces.	Description du bois.	Mesuré, inspecté, etc.	Tonnes de 40 pieds cubes.	Taux.	Total de l'augmentation.
			$ cts.	cents.	$ cts.
65	Pin blanc dégrossi........	Mesuré	75 19	@ 7	5 29
12,870	Pin blanc carré	,, ...	14,030 38		
1	Tilleul.....................	,, ...	0 32		
			14,031 30	$4\frac{7}{12}$	643 12
407	Pin rouge.................	,, ...	326 02		
10	Orme	,, ...	11 01		
45	Frêne	,, ...	39 06		
706	Epinette	,, ...	517 02		
13	Bouleau	,, ...	8 37		
2	Erable	,, ...	2 30		
1	Hêtre	,, ...	0 26		
2,080	Pruche	,, ...	2,092 27		
			2,998 11	$6\frac{1}{4}$	187 39
4,402	Bois équarri sur deux faces et en grume............	,, ...	par 1,000 pds. 230,452 pds.	80	184 36
130,127	Planches de pin..........	Compté	par 100	5	65 07
	Pour fractions........	....	....	....	0 39
					1,085 62

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire.

DEPARTEMENT DU REVENU DE L'INTERIEUR,
OTTAWA, 2 décembre 1870.

ETAT SOMMAIRE de l'augmentation du Revenu de l'Intérieur durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1870.

	$ cts.	$ cts.
ACCISE—		
Spiritueux	2,407,135 82	
Liqueur de Malt	17,179 97	
Malt	244,712 49	
Tabac manufacturé, etc	743,163 19	
do en feuille	38,125 20	
Pétrole	183,517 27	
Honoraires d'inspection	17,191 86	
Articles fabriqués en entrepôt	13,442 71	
		3,664,468 51
TRAVAUX PUBLICS—		
Péages sur les canaux, etc	422,416 99	
Loyers de pouvoirs d'eau	16,856 91	
Glissoires et estacades	92,784 03	
Havres	4,639 34	
Chemins et ponts	6,898 88	
		543,596 15
TIMBRES DE BILLETS		136,276 03
HONORAIRES D'INSPECTEURS-MESUREURS DE BOIS		66,475 05
Total de l'augmentation du revenu		4,410,815 74

NOTE.—La différence entre les montants d'augmentation et les montants perçus est comptée d'après la différence dans les balances entre les mains des percepteurs, le 30 juin 1869, et le 30 juin 1870, respectivement.

THOS. WORTHINGTON,
Commissaire du Revenu de l'Intérieur.

